

DER JUGENDLICHE MOPEDFAHRER

*Eine verkehrspsychologische Untersuchung
der Verhaltensmotivation männlicher Jugendlicher*

Inaugural-Dissertation
zur Erlangung des Doktorgrades
der Philosophischen Fakultät der
LUDWIG-MAXIMILIANS-UNIVERSITÄT
zu München

vorgelegt von
Heinz Schimetschke
München 1958

DER JUGENDLICHE MOPEDFAHRER

*Eine verkehrspsychologische Untersuchung
der Verhaltensmotivation männlicher Jugendlicher*

Inaugural-Dissertation
zur Erlangung des Doktorgrades
der Philosophischen Fakultät der
LUDWIG-MAXIMILIANS-UNIVERSITÄT
zu München

vorgelegt von
Heinz Schimetschke
München 1958

Druck: Bollmann, Zirndorf/Nbg.



Hauptreferent: Prof. Dr. Adolf Däumling

Co-Referent: Prof. Dr. Philipp Lersch

Tag der mündlichen Prüfung: 27. 2. 1959

VORWORT

Vorliegende Arbeit behandelt einen Ausschnitt aus dem Gebiet der Verkehrspsychologie. Sie ist ein Versuch aus der Praxis heraus, die Verhaltensmotivation männlicher jugendlicher Mopedfahrer zu kennzeichnen und eventuelle Konsequenzen für die Verkehrserziehung aufzuzeigen. Das Thema wurde gewählt, weil es in das berufliche Tätigkeitsgebiet des Bearbeiters gehört. In seiner Eigenschaft als hauptamtlicher Gutachter und psychologischer Sachverständiger bei der Psychologisch-medizinischen Untersuchungsstelle des Technischen Überwachungsvereins München e. V., hatte Verfasser neben laufenden verkehrspsychologischen Begutachtungen, die sich auf ca. 4000 jährlich, einschließlich 400 jugendliche Mopedfahrer, belaufen, 100 jugendliche Mopedfahrer nach ca. 50 Vorversuchen einem spezifischen und eigens erarbeiteten Verfahren unterzogen, welches zur Klärung vorliegender Fragestellung verwandt wurde.

An dieser Stelle sei es mir gestattet, meinem verehrten Lehrer, Herrn Prof. Dr. Adolf Däumling, unter dessen Leitung diese Arbeit entstand, meinen aufrichtigen Dank für Anregung und Förderung zu sagen.

Die Fragestellung

Die Eigenart des Themas bringt es mit sich, daß sich innerhalb des Bereiches der Praktischen Psychologie verkehrs- und jugendpsychologische Belange teils überschneiden, teils ergänzen. Die Thematik der Fragestellung geht bereits aus der Zuordnung dieser beiden Disziplinen hervor. So gehört die Verkehrspsychologie zum „Öffentlichen Sicherungsbereich“¹⁾, wird also unter dem Aspekt des Schutzes gesehen, während die Jugendpsychologie, zugeordnet zum „Persönlichen Entfaltungsbereich“²⁾, den Aspekt der Persönlichkeitsentfaltung und -reifung berücksichtigt. Es ist also ein Eingehen auf beide Aspekte notwendig.

Der Thematik nach handelt es sich bei vorliegender Arbeit um die Teilnahme von jugendlichen Mopedfahrern am heutigen Straßenverkehr und der daraus resultierenden Problematik, wobei insbesondere die Verhaltensmotivation dieser Jugendlichen näher untersucht und charakterisiert werden soll.

Die Beachtung dieser Erscheinung, die erst nach 1950 auftrat, dürfte zwei Wurzeln haben. Einmal ist es der Gesichtspunkt des „Sich-Belästigt-Fühlens“ der Erwachsenenwelt, zum anderen ein Anliegen des Jugendpsychologen, der die möglichen Auswirkungen dieses Phänomens auf den Jugendlichen selbst und auf seine Um- und Mitwelt zu bedenken hat. So muß er sich fragen, ob das Führen eines motorisierten Fahrzeuges bei relativer Unreife nicht eine Hemmung der Entwicklung verursachen könnte, und ob es sich um eine Zeiterscheinung oder um etwas Bleibendes handle? Andererseits muß auch der Verkehrspsychologe sich verschiedene Fragen anlässlich dieses Phänomens stellen. Bedeutet dies eine Vorbereitung für die Vollkraftfahrer oder werden hier Kräfte und Gefühle zu früh aktiviert, die der späteren Teilnahme am motorisierten Straßenverkehr verderblich sein könnten?

Auch die wirtschaftliche Bedeutung muß bedacht werden, so daß also das Arbeitsfeld einer solchen Arbeit von vornherein weit abgesteckt werden muß, um allen Fragen gerecht zu werden.

¹⁾ u. ²⁾ Däumling, Adolf, „Einführung in die Praktische Psychologie“, Vorlesungen an der Universität München. (1956/57)

I. Das Untersuchungsverfahren

A. Das methodische Vorgehen

Die Hauptschwierigkeit bei der Durchführung dieser Arbeit war die Auswahl und die Erfassung des geeigneten Personenkreises. Eine gesetzliche oder sonstige Handhabe, die eine Teilnahme jugendlicher Mopedfahrer an dieser Untersuchung hätte fordern können, bestand nicht. Ich war also von vornherein auf die Freiwilligkeit des zu untersuchenden Personenkreises angewiesen. Da jedoch die Vielschichtigkeit des Komplexes eine ausführliche und weitgehend standardisierte Einzelbefragung voraussetzt, die unmöglich zwischen „Tür und Angel“ bzw. auf der Straße hätte durchgeführt werden können, mußte eine Möglichkeit gefunden werden, die ein gleichartiges, ausführliches und eindeutig auswertbares Verfahren ermöglichte. Eine solche Möglichkeit bot sich im Rahmen der polizeilichen Erfassung jugendlicher Verkehrssünder, darunter auch jugendlicher Mopedfahrer. an. Dazu einige Erläuterungen: Von der Abteilung Verkehrserziehung am Münchner Polizeipräsidium werden sämtliche „Verkehrssünder“, d. h. solche Personen, die sich irgend einer leichten Übertretung der Verkehrssicherheitsvorschriften schuldig machten, anstelle einer Geldstrafe (gebührenpflichtige Verwarnung), zu einem sogenannten „Verkehrsunterricht“ vorgeladen, der an mehreren Tagen in der Woche jeweils abends und Sonntag vormittag im Polizeipräsidium München stattfindet. In Übereinkunft mit der Abteilung Verkehrserziehung ergab sich nun die Möglichkeit, die vorgeladenen jugendlichen Mopedfahrer zu fragen, ob sie bereit seien, an vorliegender Untersuchung als Probanden teilzunehmen. Auf diese Weise konnten 50 jugendliche Mopedfahrer erfaßt und befragt werden.

Um nun zu dieser Spezialauswahl jugendlicher Mopedfahrer auch noch andere zu bekommen, wurde versucht, Eingang in die Mopedgruppe der Verkehrswacht München und andere Mopedgruppen zu erreichen. Hierdurch konnten dann nochmals 50 jugendliche Mopedfahrer, teils aus diesen Mopedgruppen selbst, teils durch Vermittlung der Jugendlichen dieser Gruppen auch noch andere, dem hier angewandten Verfahren unterzogen werden. Bei der Auswertung wurden diese zwei Gruppen zunächst gesondert berücksichtigt, doch dann allgemein interpretiert, zumal sich ergab, daß die Ergebnisse weitgehend durchgängig waren.

Das Untersuchungsmaterial vorliegender Untersuchung besteht also aus insgesamt 100 Jugendlichen und Heranwachsenden, deren Gemeinsames das Mopedfahren ist.

Es soll und kann hier also kein Anspruch auf Repräsentanz des Untersuchungsmaterials erhoben werden, sondern vorliegende Arbeit soll lediglich der Versuch sein, das Phänomen „Jugendliches Mopedfahren“ von mehreren Seiten zu beleuchten und zu beschreiben, wobei die ermittelten Ergebnisse zu Grunde gelegt sind. Besondere Berücksichtigung sollen die Verhaltensweisen der jugendlichen Mopedfahrer und ihre motivationspsychologischen Hintergründe finden. Es muß ausdrücklich betont werden, daß es sich bei dieser Untersuchung nicht um eine quantitative Erhebungsarbeit handelt, sondern daß der Versuch unternommen wird, das Phänomen einer qualitativen Analyse zu unterziehen. Auch bei dem Versuch, aus den ermittelten Tendenzen einige Typen zu entwickeln, kann kein Anspruch auf Vollständigkeit erhoben werden.

Eine zweite Schwierigkeit bei der Durchführung dieser Arbeit bestand darin, daß über diesen Fragenkomplex — ausgenommen technischen Abhandlungen — keinerlei Literatur vorhanden war, noch irgendwelche, gleichwie gearteten, fixierten Erfahrungen hierüber bestanden.

Es ergab sich die Frage nach der geeigneten Methode. Literatur bestand, wie erwähnt, keine, also war von vornherein der experimentelle Weg einzuschlagen. Als Verfahren kamen in Frage: die Fragebogenmethode (also Massenversuche) oder die Einzelbefragung (Interview). In vorliegendem Falle wurde die Methode des Interviews gewählt. Da der Umfang des zu befragenden Komplexes in einem freien Gespräch nicht systematisch und daher auch nicht vollständig genug abzugrenzen war, mußte ein sogenannter „Interview-Leitfaden“ aufgestellt werden.

Erfahrungen von Vorversuchen lieferten die Fragen, die zunächst einmal zusammengestellt wurden. In der ersten Form des Leitfadens waren insbesondere angepeilt die Komplexe: Marke bzw. Fabrikat, Zufriedenheit, Schnelligkeit, Besitzdauer, Anschaffungsmotiv, Eigentumsverhältnis, Standpunkt der Erziehungsberechtigten, Geschwister, Beruf des Vaters, Häufigkeit des Fahrens, Arbeitsweg, Freizeit. Außerdem waren einige Fragen aus dem Bereich des sozialen Bezuges enthalten, allerdings noch recht unvollständig, und Fragen über die Unterbringung und evtl. Diebstahl u. ä.

Bei den nun folgenden Versuchsbefragungen zeigte es sich, daß der Leitfaden einer Erweiterung bedurfte. Es kamen noch einige andere Fragen hinzu und einige wurden umgestellt bzw. weggelassen. Aber auch diese Form und auch die nächste entsprachen nicht den Gegebenheiten. Es fehlten immer noch Fragen bzw. bestand noch eine ziemliche Ungeordnetheit, die zudem eine spätere Auswertung sehr erschwert hätte. Aus diesen Gründen wurde eine mehr systematische Form gewählt, deren Endprodukt nach einigen Fehlformen durch Muster B repräsentiert wird. Bei den nächsten an Hand dieses

Leitfadens durchgeführten Interviews zeigte es sich aber sehr bald, daß diese Form die Wirklichkeit zu sehr vergewaltigte. Es blieb nicht genügend Raum für zwischen den Zeilen Gesagtes und die Übergänge von einer Frage zur anderen erwiesen sich manchmal als zu abrupt. Daher wurde nun eine Kombination beider versucht. Die folgenden Interviews erwiesen diese Form als die richtige, es störte jedoch die ausformulierte Frageform, die bei allen Formen des Leitfadens beibehalten worden war. Nach nochmaliger Umarbeitung des Leitfadens entstand schließlich die vorliegende Form. Diese Form des Leitfadens bewährte sich, so daß sie auch in den folgenden Hauptuntersuchungen beibehalten wurde.

B. Interpretation des Interview-Leitfadens

Der Leitfaden ist so aufgebaut, daß die Exploration mit der Eruiierung der persönlichen Daten beginnt. Dieser Komplex wurde vorangestellt, einmal um die wichtigsten persönlichen Daten zu erfassen, zum andern, um von vornherein einen gewissen Kontakt zu dem zu Befragenden zu erhalten. Der Name des Befragten wurde nicht eruiert, um die Intimsphäre der Probanden weitgehend zu wahren.

Das Interview schreitet dann fort zu dem Komplex B, „Das Fahrzeug“. In diesem Hauptkomplex sind all die Fragenkomplexe enthalten, die sich mit dem Fahrzeug und seinen Auswirkungen beschäftigen. So die Frage nach dem Fabrikat, wobei zwischen ausländischen und deutschen Fabrikaten unterschieden wird und außerdem eine Differenzierung von Standard-Modell, Sport- und Rennmodell und der Luxusausführung für notwendig erachtet wurde. Dieser Komplex erschien besonders wichtig für die Charakterisierung des Types. Aber auch allgemeine statistische Daten können bei der Auswertung dieses Fragenkomplexes interessante Aussagen in Bezug auf Zugkraft und Ansprechbarkeit der verschiedenen Fabrikate machen. Es kann aber auch der Gesichtspunkt der Werbungsart, des Ansprechens usw. hier mit erfaßt werden.

Die beiden nächsten Gruppen: „Wahl- und Anschaffungsmotiv“ beziehen sich schon gezielt auf das motivationspsychologische Anliegen dieser Arbeit. Sie wurden in den Interview-Leitfaden mit aufgenommen, um im Wahlmotiv die Motive der Wahl zu erfassen und um im Anschaffungsmotiv die Motive des Kaufentschlusses näher zu beleuchten. Die Arten der Motive beider Gruppen sollten auch weiterhin persönlichkeiterhellend wirken.

Die „Eigentumsfrage“ als nächster Fragenkomplex stellt sich im Ergebnis als nicht wesentlich heraus, da die eigentliche Annahme des Interviewers, daß nämlich ein Teil der Jugendlichen mit nicht als Eigentum gehörigen Mopeds fährt, sich als irrig erwies. Die weitere Frage nach der Besitzdauer sollte Aufschluß geben, ob der größte

Teil der jugendlichen Mopedfahrer neue oder gebrauchte Mopeds bevorzugt und kauft und wie sich hierbei der km-Stand differenziert. Das Ergebnis sollte auch gewisse Aufschlüsse für die Industrie geben können, für die es ja interessant ist, wie die Lebensdauer eines Mopeds ist und wann es beim Jugendlichen als untauglich abgeschrieben wird. Auch interessierte in diesem Zusammenhang die Frage, ob es das erste, zweite oder dritte Moped sei. Hierbei wurden gleichzeitig die Motive für einen eventuellen Wechsel eruiert. Die Erwartungen, die sich an diese Frage knüpften, waren hauptsächlich: Erhellung der Persönlichkeitsstruktur, Allgemeinstatistisches. Im Komplex „Umbau“ sollte die Häufigkeit der Änderung, die Art der Änderung und schließlich das Motiv für gerade diese Art der Änderung erfaßt werden. Die Erwartungen waren hauptsächlich persönlichkeitserhellender Art. Es interessierte aber auch der prozentuale Anteil der Änderungen. Außerdem drängte sich die Frage auf, ob die Konsequenzen dessen, was sich aus der Eruiierung der Motive ergab, nicht auch die Mopedhersteller interessieren würden. Die Differenzierung in die Gruppen aa) Nützlichkeit, bb) Bequemlichkeit, cc) Kompensation ergab sich auf Grund der Vorversuche.

Der nächste Komplex „Geschwindigkeit“ schien einer der interessantesten zu sein. Er wurde bezogen auf den vorhergehenden Komplex, weshalb also die Fragestellung auf die eventuell erfolgte Änderung hinzielte. Hier waren die Erwartungen hauptsächlich auf die erhellenden Motive gerichtet. Aber auch im Hinblick auf die vom Gesetzgeber geschaffenen Verordnungen über zulässige Geschwindigkeiten von Fahrrädern mit Hilfsmotor im Straßenverkehr interessierte diese Frage.

Die letzte Frage im Komplex „Das Fahrzeug“, ist schließlich die Zahlungsweise. Sie dürfte vor allem deshalb interessant sein, weil von da Rückschlüsse auf die Persönlichkeitsstruktur des jugendlichen Mopedfahrers allgemein und im besonderen gezogen werden können.

Der nächste Hauptkomplex „Moped und Milieu“ versucht die soziologische Seite zu erfassen und sie psychologisch zu deuten. Als erstes wurde nach den Erziehungsberechtigten gefragt. Hier interessierte vor allem die Art und der Beruf. Die Erwartungen, die sich hieran knüpften, waren hauptsächlich entwicklungspsychologischer, konfliktpsychologischer aber auch allgemeinstatistischer Art.

In diesem Zusammenhang wurde das Verhältnis zu den Erziehungsberechtigten, der Standpunkt der Erziehungsberechtigten gegenüber dem Moped und die Beeinflussung des Verhältnisses durch den Besitz des Mopeds erfaßt.

Die nächste Frage galt den Geschwistern. Bei dieser Frage ergab sich eine Verteilung nach Art, Zahl, Geschlecht, Alter und Beruf, wobei allerdings bei der Auswertung unwesentliche Ergebnisse weggelassen wurden.

Als letzter Komplex im Hauptkomplex „Moped und Milieu“ erschien als wichtig der Komplex „Wohnverhältnisse“ wobei hauptsächlich interessierte, wie sich die Zahl der beengt wohnenden zu den nicht beengt wohnenden Jugendlichen differenzierte.

Im folgenden Hauptkomplex „Sozialbezug“ wurden die sozialen Beziehungen des jugendlichen Mopedfahrers angepeilt. So z. B. die Frage Mopedclub oder nicht und das Motiv hierfür, ferner die Frage, ob der jugendliche Mopedfahrer lieber in Begleitung fährt oder nicht, und das Motiv hierfür. Dann die wichtigste Frage der Freundesbeziehung und schließlich die Komplexe „Treffen mit Mopeds und Mopedrennen“. Die Ergebnisse sollten hauptsächlich Aufschluß über die Verwendung des Mopeds im Freizeitraum geben. Der letzte Komplex bezog sich auf die Stellung des jugendlichen Mopedfahrers zu anderen Verkehrsteilnehmern. Hier war die Art der Motivierung für die jeweilige Anerkennung oder Ablehnung eines Verkehrsteilnehmers interessant.

Der folgende Hauptkomplex „Das Fahren“ sollte über die Begleitumstände des Mopedfahrens Aufschluß geben. Die Frage Arbeitsweg oder nicht, bedeutete: Führt der Jugendliche mit seinem Moped zur Arbeit und wenn ja, in welchem prozentualen Verhältnis steht diese Gruppe der Jugendlichen zu der Gruppe der Jugendlichen, die nicht mit dem Moped zur Arbeit fahren? Um dieser Frage noch näher zu kommen, wurde die dienstliche und die private km-Zahl pro Woche erfragt. Aus der Beantwortung dieser Frage kann auf die Hauptverwendungsart der Mopeds geschlossen werden.

Der folgende Komplex bezieht sich auf die Beliebtheit des Fahrens. Es wurde differenziert in: sehr beliebt, mittlere Beliebtheit, wenig beliebt. Außerdem wurde für den jeweiligen Grad der Beliebtheit das Motiv erfragt.

Zur Frage des Mopedfahrens an sich gehört auch die Eruiierung der bevorzugten Fahrorte. Es wurde unterschieden: in der Stadt und außerhalb der Stadt. Bei der Frage „in der Stadt“ ergaben sich zudem die Untergruppen: im Verkehr oder in stillen Seitenstraßen und bei der Frage „außerhalb der Stadt“ die Untergruppen: auf Landstraßen oder im Gelände. Die Erwartungen, die hinter diesen Fragen standen, bezogen sich auf die örtliche Frequentierung. Als ein nicht unwichtiger Punkt erschien die Frage der Bekleidung beim Mopedfahren. Es wurde aufdifferenziert in Alltagskleidung, Sonntagskleidung und besondere Mopedbekleidung. Hier richteten sich die Erwartungen auf die Valenz des Mopedfahrens.

Ein weiterer sehr wichtiger Punkt war die Charakterisierung des Fahrstils. Hier ergab sich erst im Laufe der Erhebung die Differenzierung in: Extremstil und gemäßigter Stil, wobei sich der Extremstil aufgliederte in den Rennstil und den Bequemlichkeitsstil. Diese Frage zielt die Motivation jugendlichen Mopedfahrens im Speziellen

an. Es war eine der schwierigsten Fragen neben der folgenden, der Eruiierung des Fahrmotivs.

Der Fragenkomplex „Fahrmotiv“ sollte das eigentliche Motiv für das Mopedfahren erfassen. Es wurden aus allen Bereichen des Psychologischen Möglichkeiten angeboten (s. Interview-Leifaden: Komplex E, Das Fahren, 7. Das Fahrmotiv, a bis i).

Eine weitere Erhellung der motivationspsychologischen Hintergründe jugendlichen Mopedfahrens sollte der folgende Fragenkomplex „Arten des Fahrgenusses“ bringen. Hier wurden angezielt: der Gesichtspunkt der verdrängten Motorik (Lässigkeit), die körperlichen Empfindungen (Berührungsempfindungen), die existentielle Kühnheit (wie sie bei Jugendlichen dieses Alters ja besonders vorherrschend ist) und die Kombinationsmöglichkeit von Fahren und sozialem Bezug, sowie die Kombination von Fahren und Alkohol.

Als ein weiterer sehr wichtiger Komplex erschien das Verhalten im Verkehr. Diese Frage interessierte hauptsächlich unter dem verkehrspsychologischen Gesichtspunkt. Es wurden unterschieden die drei Möglichkeiten: befolgt eigene Grundsätze bei der Teilnahme am Verkehr hat eigene Grundsätze, befolgt aber die Verkehrsregeln, und schließlich befolgt weder eigene Grundsätze noch Verkehrsregeln, sondern verhält sich ungesteuert. Die Eruiierung dieser Frage sollte wiederum persönlichkeitsaufhellend wirken und auch allgemeinstatistische Aufschlüsse geben.

Die folgende Frage nach der durchschnittlichen Geschwindigkeit schien von Interesse im Verhältnis zur Gesetzgebung zu sein.

Die drei folgenden Motivfragen waren gedacht als weiterhin typbestimmend. Sie beziehen sich auf die Bereiche: sozialer Kontakt, Geschwindigkeit und Überkompensation.

Der nächste Hauptkomplex „Verhältnis zum Fahrzeug“ sollte die Beständigkeits- oder Wechselkomponente und gleichzeitig damit die Wertigkeit des Mopeds im Ansehen des Jugendlichen und des eventuell ablösenden Fahrzeugs erfassen von dem aus wieder Rückschlüsse auf den Gesamtkomplex „jugendliche Mopedfahrer“ gezogen werden können. Aber auch das eigene Verhältnis des Jugendlichen zu seinem Fahrzeug mußte möglichst genau erfaßt werden. Zu diesem Zwecke wurde eruiert, ob ein mehr emotionales oder mehr sachliches Interesse am Fahrzeug bestand (vgl. hierzu die Fragen: Name, Unterbringung nachts, Reinigung, Reparaturen und Motor-Zeitschrift).

Der letzte Hauptkomplex schließlich ist die Fahrgeschichte. Dieser erschien nicht unwichtig für die Beurteilung der Frage insgesamt. Hier interessierten hauptsächlich die Unfälle und die Verkehrsvergehen, wobei die Zahl und die Art unterschieden wurde.

C. Der untersuchte Personenkreis

Befragt wurden 100 junge Menschen im Alter von 16 bis 20 Jahren. Diese Altersspanne wurde gewählt, da das Mopedfahren lt. gesetzlicher Verfügung ab 16 Jahren gestattet ist. Die Bezeichnung Jugendliche ist in vorliegendem Falle also nicht ganz korrekt, werden doch vom Jugendstrafgesetz Jugendliche in die Altersspanne von 14 bis 18 Jahren eingereiht und über 18 jährige als Heranwachsende bezeichnet. Dies soll jedoch in vorliegendem Falle mehr eine formale Frage bleiben und es wird dem Leser überlassen, ob er die über 18 jährigen unter die Begriffsform Jugendliche oder Heranwachsende fassen will. Für vorliegende Arbeit dürfte dies nur von sehr untergeordneter Bedeutung sein, weshalb wir sowohl die 16 bis 18 jährigen als auch die 18 bis 21 jährigen weiterhin als Jugendliche bezeichnen wollen.

Tabelle 1: Altersgruppierung der untersuchten Mopedfahrer

Alter	Gesamtzahl in %
16	21
17	52
18	18
19	5
20	4
21	—

Das starke Überwiegen der 17 jährigen dürfte zwei Gründe haben; einmal den Umstand, daß sie nicht mehr 16 Jahre alt sind, aber im ersten Jahr der Mopedreife stehen und zweitens daß sie noch nicht 18 Jahre alt, also noch nicht fährerscheinberechtigt sind. Die Abnahme zum 20. Lebensjahr deutet auf ein Abwandern zu anderen Fahrzeugen.

Befragt wurden nur Jugendliche männlichen Geschlechts, da es unmöglich wäre, eine homogene größere Gruppe von jugendlichen bzw. heranwachsenden Mopedfahrerinnen ausfindig zu machen und zu befragen.

Die Aufgliederung in Berufsgruppen ergab sich auf Grund der Streuung. Es wurde nicht anteilmäßig vorgegangen, sondern es wurde dem Zufall überlassen, welche Anordnung und Verhältniseinteilung innerhalb der verschiedenen Berufsgruppen sich ergeben würde.

Von den 100 untersuchten Jugendlichen ergab sich folgende Aufgliederung:

Tabelle 2: Verteilung nach Berufsgruppen

Berufe	Lehrlinge	Ausgelernte	Gesamtzahl
kaufmännische	7	4	11 0/0
metallverarbeitende	21	19	40 0/0
holzverarbeitende	1	—	1 0/0
Genuß- und Lebensmittel	2	1	3 0/0
Baugewerbe	4	2	6 0/0
Textilgewerbe	—	1	1 0/0
Glas und Papier	2	5	7 0/0
Installation und Elektrik	9	7	16 0/0
Sonstige	4	8	12 0/0
Hilfsarbeiter			2 0/0
Schüler			1 0/0
			100 0/0

Das starke Überwiegen der metallverarbeitenden Berufe dürfte einleuchtend sein. Hier besteht eine Affinität zum Metall, zur Technik, zum Motor. Diese Affinität wird auch von Schelsky bestätigt. Schelsky stellte in seinen Untersuchungen¹⁾ fest, Daß von den Jugendlichen, die Motorsport treiben, 90 % Volksschüler, dem Beruf nach vor allem Handwerker, landwirtschaftlich tätige Jugend und Arbeiter sind“. Nach Schelsky hat dies verschiedene Gründe und läßt verschiedene Deutungen zu. Etwa „Daß diese beruflichen Gruppen der Jugend in dem Alter, in dem das Motorrad interessiert, maximal die Möglichkeit haben, es sich aus eigenem Verdienst anzuschaffen, aber auch die wichtigere Einsicht nahelegt, daß der Struktur nach die Freizeitbeschäftigung doch eine starke Anlehnung und Fundierung in der jeweiligen Berufstätigkeit hat; das Motorradfahren ist auf der einen Seite Ausgleich, Entspannung und Gegenpol gegen die disziplinierte und unemotionellsachliche Handarbeit des Berufs, insofern es Freiheitsgrade des eigenen Willens, emotionelle Erlebnisse und Selbstbewertungsbestätigungen usw. zuläßt, die die Arbeit verbietet, andererseits aber bietet es die Erfüllung von Freizeitinteressen in einem der Berufsarbeit adäquaten Gebiet der Beherrschung der modernen Technik und ruht in seinen Wurzeln auf der Lust und Freude und dem Können, die die Handarbeit als Beruf entwickelt hat“. Ebenso ist einsichtig, daß die Installateure und Elektriker die zweitstärkste Gruppe der jugendlichen Mopedfahrer ausmachen. Auch hier wird eine gewisse Affinität gegeben sein. Bei der weiteren Aufgliederung dürfte allerdings der Zufall eine große Rolle spielen.

¹⁾ Schelsky, Helmut, „Die skeptische Generation. Eugen Diederichs Verlag, Düsseldorf-Köln, 1957, S. 345, Z. 2 und 6.

II. Das Moped

A. Allgemeines

1. Historischer Überblick

Die Entwicklung neuerer und kleinerer Motoren brachte es mit sich, daß an verschiedenen Orten Europas zu gleicher Zeit die Idee eines motorisierten Fahrrades entstand. Die Vorläufer der Entwicklung waren in Frankreich Petit und in Deutschland Gruhn. Den ersten Versuchen dieser Erfinder folgten bald eine Vielzahl in Italien und Holland. Die ersten Modelle unterschieden sich nur sehr gering von dem uns bekannten Fahrrad. Der einzige Unterschied bestand darin, daß ein Motor angebracht war. Der bevorzugte Ort für die Anbringung eines Motors war in den Anfängen der Entwicklung die Vordergabel bzw. die Lenkstange. Meist verband sich damit ein Antrieb durch einen Keilriemen, der über ein Hohlrad lief, welches starr an der Vorderradachse angebracht. Diese Art der Motoranbringung erwies sich jedoch als ungünstig und wurde durch die Anbringung des Motors am Hinterrad abgelöst. Dadurch war auch eine bessere Schwerpunktage gegeben. 1953 schließlich wurde in Frankreich das erste „Moped“ aus der Taufe gehoben. In seinen Grundelementen ähnelt es bereits sehr der heutigen Ausführungsart. Der grundlegende Unterschied zu den heutigen Modellen bestand eigentlich nur in der Größe der Räder. Der Raddurchmesser des ersten Mopeds wick noch nicht ab vom Raddurchmesser des Fahrrades. Erst die spätere Entwicklung brachte eine Verkleinerung des Raddurchmessers mit sich.

2. Gründe für die Entstehung des Mopeds

Das Moped kann als eine Zwischenlösung zwischen Fahrrad und Motorrad betrachtet werden. Die Unterscheidungsmerkmale zum Fahrrad sind insbesondere die Motorisierung und die Größe. Das Moped ist kleiner als ein normales Fahrrad. Auf Grund dieser beiden Faktoren ergibt sich eine relativ große Beweglichkeit und eine verhältnismäßig leichte Handhabung. Die Gründe für die Entstehung dieses Fahrzeuges sind einmal in der Tendenz zu immer größerer Differenzierung aller Gebrauchsgüter zu sehen und zum anderen in dem Bedürfnis breiter Schichten der Bevölkerung nach so einem Fahrzeug. Insbesondere für die Schichten des unteren Mittelstandes hatte sich eine Weiterentwicklung des Fahrrades zum motorisierten Fahrrad als notwendig erwiesen. Zunächst war es tatsächlich nur ein motorisiertes Fahrrad (Fahrrad mit Hilfsmotor), welches sich jedoch nur als eine Notlösung erwies, als Anfangsstadium einer Entwicklung, wie sie von vornherein nicht vorauszusehen war. Es kri-

stalisierte sich im Zuge des allgemeinen deutschen wirtschaftlichen Aufschwunges immer mehr ein Fahrzeug heraus, welches Anspruch darauf erheben konnte, eine voll anerkannte Zwischenstellung zwischen dem Fahrrad und dem Motorrad einzunehmen. Die Entwicklung dieses Fahrzeuges sollte insbesondere dem Bedürfnis jener Käuferschicht entsprechen, welche sich die Haltung eines größeren und somit auch teuren Fahrzeuges nicht leisten kann oder will, dennoch aber einen möglichst großen Komfort anstrebt, der sich in der bequemen Handhabung und vor allem in der Reduzierung jeglicher motorischer Kraftanstrengung auf ein Minimum darstellt.

B. Amtliche Definition, gesetzliche Bestimmungen

Interessant ist, daß der Gesetzgeber das Moped immer noch als Fahrrad mit Hilfsmotor bezeichnet, obwohl es seiner ganzen technischen und baulichen Ausführung nach, insbesondere der sportlichen Ausführung (Sportmodell), viel mehr einem Motorrad als einem Fahrrad gleicht. Dennoch spricht der Gesetzgeber vom Moped als Fahrrad mit Hilfsmotor. Die zutreffenden Bestimmungen sind in der StVZO unter § 67a enthalten.

Der Gesetzgeber unterscheidet Kleinkrafträder und Fahrräder mit Hilfsmotor. Als Kleinkrafträder im Sinne des § 27 des Straßenverkehrsgesetzes vom 18. Dezember 1952 (Bundesgesetzbl. I S. 837) gelten Krafträder (Zweiräder auch mit Beiwagen) mit einem Hubraum von nicht mehr als 50 ccm. Für die Führer von Kleinkrafträdern gilt § 5 des Straßenverkehrsgesetzes entsprechend. Fahrräder mit Hilfsmotor sind Fahrzeuge, die hinsichtlich der Gebrauchsfähigkeit die üblichen Merkmale von Fahrrädern aufweisen, jedoch zusätzlich als Antriebsmaschinen einen Verbrennungsmotor mit einem Hubraum von nicht mehr als 50 ccm besitzen. Die üblichen Merkmale von Fahrrädern gelten als vorhanden, wenn

- a) der Durchmesser des Hinterrades nicht kleiner ist als 580 mm,
- b) die wirksame Länge der Tretkurbel mindestens 125 mm beträgt,
- c) die durch die Bauart bestimmte Höchstgeschwindigkeit des Fahrzeuges 40 Kilometer je Stunde nicht überschreitet. Die Leistungsaufnahme der Glühlampe im Scheinwerfer darf 15 Watt nicht übersteigen.

Der Unterschied zwischen einem Kleinkraftrad, welches führerscheinpflchtig (Kl. IV) und einem Fahrrad mit Hilfsmotor (Moped) ist also nicht die Art des Motors, denn beide dürfen nur Verbrennungsmotoren haben, deren Verbrennungsraum 50 ccm nicht übersteigt. Es sind die oben angeführten Merkmale, wie Hinterraddurchmesser, Länge der Tretkurbel und Geschwindigkeit, welche den Unterschied zum Kleinkraftrad ausmachen.

Niemand darf vor Vollendung des sechzehnten Lebensjahres ein Fahrrad mit Hilfsmotor führen; Ausnahmen kann die Verwaltungsbehörde mit Zustimmung des gesetzlichen Vertreters zulassen (vgl. hierzu die Untersuchungen noch nicht 16 Jahre alter Mopedfahrer in den verkehrspsychologisch-medizinischen Instituten).

Fahrräder mit Hilfsmotor (Moped) sind nicht führerscheinpflchtig, aber das Gesetz verlangt, daß der Führer eines Fahrrades mit Hilfsmotor mitführen und auf Verlangen zuständigen Beamten zur Prüfung aushändigen muß: entweder die Ablichtung einer allgemeinen Betriebserlaubnis (§ 20) oder einen Abdruck dieser allgemeinen Betriebserlaubnis, auf dem der Hersteller bestätigt hat, daß das Fahrzeug dem durch die Erlaubnis genehmigten Typ entspricht, oder eine Betriebserlaubnis im Einzelfall (§ 21), die die Zulassungsstelle durch den Vermerk „Betriebserlaubnis erteilt“ auf dem Gutachten eines amtlich anerkannten Sachverständigen für den Kraftfahrzeugverkehr ausstellt.

Außerdem besteht für Fahrräder mit Hilfsmotor (Mopeds) Kennzeichenpflicht. Darüber bestimmt der Gesetzgeber (StVZO, § 67b): Fahrräder mit Hilfsmotor, deren regelmäßiger Standort sich im Geltungsbereich dieser Verordnung befindet, dürfen auf öffentlichen Straßen nur in Betrieb gesetzt werden, wenn sie ein gültiges Versicherungskennzeichen (Abs. 2 bis 7) oder ein amtliches Kennzeichen (Abs. 8) führen.

Weitere Bestimmungen beziehen sich auf die Art des Kennzeichens, welches gleichzeitig der Nachweis für eine ausreichende Haftpflichtversicherung ist.

C. Die Fabrikate und ihre Ausführungsart

1. Die Fabrikate-Vielfalt

Auf dem heutigen Mopedmarkt gibt es eine Unmenge verschiedener Fabrikate in verschiedenen Ausführungsarten. In unserer Untersuchung differenzieren sich 20 Fabrikate aus, davon 18 deutscher Herkunft und 2 ausländischer Fabrikate.

Die nachfolgende Tabelle gibt aber nicht nur Aufschluß über die Verteilung der verschiedenen Fabrikate, sondern auch über die Verteilung der Modelle und Baujahre. So ist beispielsweise bei den großen Autofirmen ein Fabrikat in mehreren Modellen und Baujahren zu finden. Außerdem zeigt eine weitere Tabelle die Häufigkeit der verschiedenen Ausführungsarten an.

Diese Häufigkeitsverteilung wird verständlich, wenn wir uns im Zusammenhang damit die Wahlmotive ansehen.

So ist bei den Victoria-Modellen entscheidend die Stabilität, die Kleinheit und Wendigkeit, während bei den Zündapp-Fabrikaten bei der Wahl die Bergfreudigkeit, die Form und die Stabilität im

Tabelle 3: Verteilung der Fabrikate in Modellen und Baujahren

Marke	Modell	Baujahr	Häufigkeit
Achilles		52	1
Alpino		57	1
Expreß	Fratz	56	1
Dürkopp	Sport	57	2
	"	55	1
Girardengo		56	1
Göricke		56	1
Hecker		53/54	1
Hercules		56	1
Kreidler	K 50	53	1
Mars	Monza	56	1
	"	57	1
N S U	Quickly	56	3
	Quickly	53	2
	Kavalier	55	2
	Quickly	54	1
	Kavalier	58	1
Puch	MS 50 L	57	1
Rabeneick	Binetta	55	3
	"	54	1
Rex	Radexi	57	3
	"	56	3
	"	55	2
Sigurd		53/54	1
Torpedo		54	1
Triumph	Fips	56	2
Victoria	Avanti	56/57	13
	Vicky IV	56/57	13
	Vicky	55	6
	Vicky III	53	4
	"	54	2
	"	52	1
	"	57	1
Wanderer		56	2
Zündapp	Combinette	57	10
	"	54	4
	"	55	2
	"	58	2
	"	52	1

Vordergrung stehen. Bei beiden Modellen wird die Robustheit und die solide Ausführung gerühmt. Entscheidend für die Häufigkeit der Wahl dieser beiden Fabrikate dürfte auch der Preis sein. Er liegt wesentlich unter den Preisen der anderen Modelle.

Einen wesentlichen Beitrag zur Motiverhellung des jugendlichen Mopedfahrens bildet die Wahl der Ausführungsart.

2. Grundtypen

Innerhalb der Fabrikate-Vielfalt ist jedoch durchgehend die Tendenz zu erkennen, sich auf einige wenige Grundauführungen zu beschränken. So konnten insgesamt drei Grundtypen festgestellt werden:

1. Die sogenannte Standardauführung
2. Die Luxusauführung
3. Die Sport- bzw. Rennauführung

Tabelle 4: Verteilung nach Ausführungsart bei deutschen und ausländischen Fabrikaten

	ausländisch	deutsch	Gesamtzahl
Standard	—	61	61
Sport	2	12	14
Renn	1	14	15
Luxus	1	9	10

Rechnet man Renn-, Sport und Luxusmodell als den Standardmodellen gegenüberstehende Kategorie zusammen, so ergeben sich 61 % Standardmodelle und 39 % sonstiger Modelle.

In diesem Zusammenhang wird auch die Aufteilung der Häufigkeit nach Marke und Ausführungsart interessant erscheinen, wie aus nachfolgender Tabelle ersichtlich ist.

Tabelle 5: Verteilung nach Fabrikat und Ausführungsart

Marke	Standard	Sport	Renn	Luxus	Gesamtzahl
Achilles	1	—	—	—	1
Alpino	—	1	—	—	1
Dürrkopp	1	—	—	—	1
Expreß	—	1	1	1	3
Girardengo	—	—	1	—	1
Göricke	1	—	—	—	1
Hecker	1	—	—	—	1
Hercules	1	—	—	—	1
Kreidler	1	—	—	—	1
Mars	—	2	—	—	2
NSU	8	—	1	—	9
Puch	—	—	—	1	1
Rabeneick	4	—	—	—	4
Rex	1	2	5	—	8
Sigurd	1	—	—	—	1
Torpedo	—	1	—	—	1
Triumph	2	—	—	—	2
Victoria	21	6	8	5	40
Wanderer	2	—	—	—	2
Zündapp	16	1	—	2	19

Bei den gängigen Marken wie Victoria, Zündapp und NSU zeigt sich ganz deutlich ein Übergewicht der Standardmodelle vor den anderen, wobei alle weniger so bekannten Marken bei den sonstigen Ausführungsarten führend sind. Dies mag daran liegen, daß die großen Mopedfirmen wie Victoria, Zündapp usw. ihr Hauptaugenmerk auf die Produktion von Standardmodellen gerichtet haben, während sich die kleineren Firmen mit ausgefalleneren Modellen eine Chance errechnen.

Auffallend ist, daß beispielsweise bei den deutschen Firmen Torpedo, Expreß, Mars und bei den ausländischen Firmen Puch, Alpino und Girardengo Standardmodelle — allerdings innerhalb von 100 Versuchspersonen — nicht auftreten.

D. Die Merkmale des Mopeds und ihre psychologische Bedeutung

1. Allgemeines

Wie schon erwähnt, handelt es sich bei dem Moped um ein Mittel Ding zwischen Fahrrad und Motorrad. Der Name Moped kommt aus Frankreich. Das Moped vermittelt ebenso wie alle anderen von Fortbewegungsmittel eine andere Art von Fortbewegung als sie dem Menschen nur auf Grund seiner Extremitäten möglich wäre. Daß der Mensch überhaupt in der Lage ist, sich solcher künstlicher Fortbewegungsmittel zu bedienen, hängt einmal mit der eigenen Intelligenz, zum anderen mit seinem aufrechten Gang zusammen. Diese Tatsache hat hauptsächlich unter anthropologischem Gesichtspunkt auch für die Art der Konstruktion solcher Fortbewegungsmittel eine außerordentlich wichtige Bedeutung. Je mehr dieser Tatsache des aufrechten Gehens, Bewegens und Wahrnehmens des Menschen bei der Herstellung künstlicher Fortbewegungsmittel Rechnung getragen wird, umso mehr wird das Menschliche im Menschen berücksichtigt. Je weniger das beachtet wird, desto mehr wird der Mensch in einen subkortikalen Handlungsablauf hineingestellt, der dann rückwirkend eine subkortikale Steuerung dieser derart konstruierten Fahrzeuge zur Folge hat. Nicht von ungefähr waren die Vorläufer des heutigen Fahrrades Hochräder und es ist kein Zufall, daß die meisten Verkehrsmittel immer niedriger, immer schnittiger und immer schneller werden. Daß damit eine Einengung des Wahrnehmungsfeldes verbunden ist und daß der Mensch beispielsweise auf einem Rennrad fast nicht mehr die Möglichkeit besitzt, den Blick frei geradeaus zu richten, erscheint uns dann nicht mehr verwunderlich. So bedingt also bereits die Art der Konstruktion eines Fahrzeuges eine bestimmte Haltung, die naturgemäß auch psychisch ihre Auswirkungen hat. Diese Feststellung konnten wir auch hier in unserer Untersuchung bei dem zur Diskussion stehenden Fahrzeug und seinem jugendlichen Fahrer machen.

Es ist aber nicht so, daß der Mensch nur durch die Eigenart einer Konstruktion geformt wird, sondern meist besteht auch eine Affinität zu gerade dieser Art der Konstruktion. Wir können also von einer Wechselwirkung sprechen, einer Wechselwirkung von Konstruktionsart und Persönlichkeitsstruktur. Es erscheint jedoch so zu sein, daß die gewählte Art der Konstruktion die Persönlichkeitsmerkmale noch verstärkt, so daß man von einer verstärkenden Tendenz sprechen kann.

Diese Feststellung konnten wir auch im Rahmen unserer Untersuchung machen. Wer von den jugendlichen Mopedfahrern ein Standardmodell — vorausgesetzt die freie Wahl — fuhr, war auch in seiner Persönlichkeitsstruktur ähnlich, wer ein Sportmodell hatte, war meist auch ein solcher Typ und wer sich ein Rennmodell hielt, eine Art Rennfahrer. Auch die Wahl eines Luxusmodelles war nicht von ungefähr. Meist handelt es sich hier um einen ziemlich anspruchsvollen Jugendlichen, der Gründe überkompensatorischer Art für die Wahl gerade eines solchen Luxusmodelles hatte.

Welches sind nun die Merkmale der verschiedenen Ausführungsarten? Wir wollen dies herauszuarbeiten versuchen, um eine Art Merkmalsanalyse zu geben.

2. Merkmale der Grundtypen

a) Die Merkmale des Standardmodells

Das Standardmodell zeichnet sich durch Zweckmäßigkeit der Ausführung aus. Hier ist weniger Wert auf Schönheit und Eleganz gelegt, sondern hauptsächlich auf Stabilität, Leistungsfähigkeit auf längere Sicht und Bequemlichkeit. Die Lenkstange erinnert etwas an den früher so beliebten „Gesundheitslenker“ beim Fahrrad und der Sattel hat die Form eines bequemen Radsattels beibehalten. Ein Gepäckträger, sowie freischwingende Federn und eine unauffällig blau-graue Lackfarbe runden das Bild eines zweckmäßigen Gebrauchsfahrzeuges ab. Auf dieser Konstruktion sitzt der Fahrer bequem. Er hat eine aufrechte Haltung, der Blick kann frei geradeaus gerichtet werden, das Wahrnehmungsfeld ist nicht eingeengt.

b) Die Merkmale des Luxusmodells

Das Luxusmodell ist im Prinzip dem Standardmodell angeglichen. Es besitzt nur verschiedene Bereicherungen, sogenannte Extras (weitgehende Verschalung, bessere Federung usw.). Eine veränderte Form, die psychologisch bedeutsam erscheinen muß, weist die Lenkstange auf. Sie ist nicht wie die Lenkstange des Standardmodells nach oben gebogen und ziemlich ausladend gehalten, sondern zeigt eine mehr sportliche gerade Form und ist

mit dem Scheinwerfer zu einer Einheit zusammengefaßt. Ein weiterer Unterschied am Luxusmodell, der das Luxuriöse zum Ausdruck bringt, sind die Weißwandreifen und die zweifarbige Lackierung.

c) Die Merkmale des Sport- und Rennmodells

Diese beiden Ausführungsarten gehen ineinander über. Die Merkmale des Sportmodells erfahren bei dem Rennmodell nur eine nochmalige Verstärkung. Bei dieser Ausführungsart fällt zunächst die andere Form bzw. Bauart auf. Während das Standard- und Luxusmodell auf Grund des freien Durchstiegs zwischen Lenkstange und Sattel mehr einem Damenfahrrad ähnelt, hat das Renn- bzw. Sportmodell bereits die Form eines Motorrades. Beim Aufsitzen kann nicht durchgestiegen werden, sondern der eine Fuß muß über den rückwärtigen Teil des Fahrzeuges geschwungen werden, um den Fahrer in den Sattel gelangen zu lassen. Dies bedeutet also im Gegensatz zu dem relativ bequemen Aufstieg auf die anderen beiden Modelle eine gewisse Unbequemlichkeit und Umständlichkeit, die in Kauf genommen werden muß. Die veränderte Form bringt aber auch noch andere Unbequemlichkeiten mit sich. Dadurch, daß dieses Modell viel länger gehalten ist als das Standard- und Luxusmodell und keinen Sattel besitzt sondern eine Sitzbank und überdies der Lenker sehr niedrig angebracht ist, muß der Fahrer eine ausgesprochen liegende Haltung einnehmen. Die Veränderung bei dieser Fahrhaltung ist psychologisch sehr bedeutsam. Während der Schwerpunkt bei der Sitz-Fahrhaltung auf den ersten zwei Modellen mehr im Gesäß ruht, ist er auf dem Sport- bzw. Rennmodell in die Brustkorbgegend hinaufverschoben. Da es sich bei dieser Körperregion jedoch um einen relativ unbeweglichen Teil handelt, ist der Sport- und Rennmodelfahrer gezwungen, die Balance auf den ganzen Körper zu verteilen. Wo der Standard- und Luxusmodelfahrer durch Schwerpunktveränderung des Gesäßes in der Lage ist, die Balance ohne größere Schwierigkeiten zu halten, bedarf es bei dem Fahren eines Sport- oder Rennmodells bereits einer erheblichen Balanciergeschicklichkeit. Hinzu kommt, daß der nach unten gezogene, meist noch verkürzte sogenannte „Stummellenker“ für die Funktion des Lenkers fast ausfällt, da jeder größere Ausschlag einen sofortigen Sturz zur Folge hätte. Der Fahrer einer solchen Konstruktion ist also gezwungen, mit dem ganzen Körper zu lenken und zu balancieren. Hier greift das Fahren bereits auf die ganze Persönlichkeit über. Es bedarf schon eines gewissen Maßes an existentieller Kühnheit, um mit so einem Fahrzeug zu fahren, halb auf dem Bauch liegend, einen wertlosen Lenker in den Händen, den Kopf vorgestreckt und im Nacken geknickt, um auch noch etwas sehen zu können.

III. Der Jugendliche im Straßenverkehr

A. Der entwicklungspsychologische Aspekt

Seit dem Erlass des Bayerischen Innenministeriums vom Jahre 1955, in dem festgelegt ist, daß bei entsprechenden geistigen und körperlichen Voraussetzungen selbst Jugendliche zum Führen zugelassen werden können, sind Jugendliche als motorisierte Teilnehmer am Straßenverkehr nichts Seltenes mehr. Wenn auch in vielen Fällen eine soziale Indikation gegeben sein mag, so lehrt doch die Erfahrung, daß bei dem größten Teil der Jugendlichen keine reale Begründung (Real-Motivation) gegeben ist. Vielmehr scheinen hier andere Gründe zu bestehen, die den Jugendlichen dazu bestimmen, sich zu motorisieren. Hierbei scheint das Mopedfahren eine ausgezeichnete Stellung einzunehmen.

1. Pubertät und Mopedfahren

a) Unausgeglichenheit — perfektionierte Freizeit

Sicherlich ist es nicht von ungefähr, daß die Phasen der Pubertät und das Mopedfahren zeitlich zusammentreffen. Die allgemeine „Unausgeglichenheit“, das „Stilgesetz der negativen Phase“¹⁾ der Pubertät trifft hier mit einer Erscheinung zusammen, die wir allgemein als „perfektionierte Freizeit“ fassen wollen. Unter perfektionierter Freizeit verstehen wir eine Freizeit, die nicht mehr gestaltet zu werden braucht. In Abhebung hierzu bedarf die schöpferische Freizeit, einer Vor- und Nachbereitung. Hierzu gehört das Mopedfahren nicht. Zum Mopedfahren bedarf es keiner schöpferischen Besinnung, keiner Vorbereitung und auch keiner Gestaltung. Für die Gestaltung sorgt bereits weitgehend das Objekt Moped an sich durch die Art seiner Konstruktion.

Hier ist sicherlich mit der Grund zu finden, weshalb das Mopedfahren bei den Jugendlichen unserer Zeit so beliebt ist. Es bedarf keiner großen Vorbereitungen, keiner Geduld, keiner Besinnung mehr, sondern nur eines Mindestmaßes in Balancierkunst (wobei dieses Faktum wahrscheinlich nicht unerheblich zur Beliebtheit des Mopedfahrens beiträgt) und die perfektionierte Freizeit-Beschäftigung ist gegeben. Die technischen Fertigkeiten bedürfen hier keiner besonderen Erwähnung, da die Eigenart der Konstruktion eines Mopeds die Handhabe außerordentlich vereinfacht. Es ist hierbei jedoch nicht zu übersehen, daß eine solche Perfektion in jeder Beziehung auch gewisse Gefahren mit sich bringt.

¹⁾ Lersch, Philipp, „Entwicklungspsychologie“, Vorlesung an der Universität München.

b) Mopedfahren und Entwicklung

Auch die Entwicklung in der Pubertät geht nach den allgemeinen Entwicklungsgesetzen: Differenzierung, Strukturierung und Gestaltung vor sich. Jede Verkürzung des Spannungsbogens, jedes Überspringen notwendiger Reifungsschritte kann daher eine Entwicklungshemmung (Retardation) oder eine Entwicklungsbeschleunigung (Akzeleration) mit sich bringen. Beides, sowohl das Steckenbleiben als auch das zu schnelle Vorwärtsgehen, kann zu Störungen der Gesamtpersönlichkeit führen. Nun fördert das Mopedfahren eindeutig die mehr trieb- und leibnahen Bereiche der Gesamtpersönlichkeit, während der „noetische“¹⁾ Bereich nur eine sehr geringfügige Akzentuierung erfährt. Dies kann bei überbetonter perfektionierter Freizeit, wie es ja das Mopedfahren ist, eine Verkümmern und ein „zu-kurz-Kommen“ derjenigen Kräfte mit sich bringen, die zu einer weiteren „Persönlichkeitsreifung“²⁾ Voraussetzungen sind. Inwieweit nun tatsächlich das Mopedfahren hemmend oder fördernd auf die Entwicklung des Jugendlichen einwirkt, kann hier nur angedeutet werden. Es sollte hier nur ganz kurz auf die eventuellen Konsequenzen dieser Erscheinung hingewiesen werden.

2. Der zukünftige Vollkraftfahrer

Die entwicklungspsychologischen Überlegungen beziehen sich aber nicht nur auf das Reifungsgeschehen und seine Hemmung und Förderung, sondern auch auf den Entwicklungsaspekt in der Verkehrspsychologie. So gibt es ganz neue Perspektiven, wenn der Jugendliche in seinen Motorisierungswünschen nicht „gestaut“ (Munsch) wird, sondern über das Mopedfahren allmählich in den Gesamtkomplex „Führen eines Kraftfahrzeuges im Straßenverkehr“ hineinwächst. Für die Art der Rolle des zukünftigen Vollkraftfahrers wird es auch von entscheidender Bedeutung sein, welche Erfahrungen er im Anfangs- und Übergangsstadium seiner Entwicklung zum Vollkraftfahrer machte. So wird die Analyse dieser Erfahrungen weitgehend Aufschluß darüber geben können, welche Motivationsbasis für das Verhalten der Straßenverkehrsteilnehmer allgemein und speziell untereinander gegeben war und ist. Insbesondere wird man der Frage der Stereotype in diesem Zusammenhang erhöhte Aufmerksamkeit zuwenden müssen.³⁾

¹⁾ Lersch, Philipp, „Aufbau der Person“, Ambrosius Barth-Verlag, 6. Auflage.

²⁾ Däumling, Adolf, „Persönlichkeitsreifung und seelische Fehlhaltung“, Vorlesung an der Universität München.

³⁾ Aus diesem Grunde wurde in dieser Arbeit das Verhältnis des jugendlichen Mopedfahrers zu anderen Verkehrsteilnehmern berücksichtigt.

B. Der wirtschaftspsychologische Aspekt

Neben dem entwicklungspsychologischen Aspekt und in Verzahnung mit diesem, steht der wirtschaftspsychologische Aspekt. Auch dieser bedarf hinsichtlich unseres Anliegens einer kurzen Beleuchtung.

1. Das Jugendfahrzeug?

Nicht zu Unrecht legen sich viele der Mopedhersteller die Frage vor: Haben wir in dem Moped das Jugendfahrzeug entwickelt? Ist es das Fahrzeug, welches voll und ganz das Fahrrad abzulösen in der Lage ist und welche Konsequenzen ergeben sich hieraus?

Bei der Planungsarbeit und Umstellung der Herstellung auf Mopeds war den verantwortlichen Persönlichkeiten keineswegs klar, daß sich hiermit ein neuer Konsumentenkreis, nämlich der Jugendliche, ergeben würde. Auch als sich dies dann sehr bald herausstellte, wurde noch lange gezielt auf diesen Konsumentenkreis hin geworben. Erst nach einigen Jahren der Entwicklung erkannte die Mopedindustrie die Möglichkeiten einer gezielten, auf Jugendlichenwirkung bedachten Mopedherstellung und stellten ihre ganze Planungsarbeit um. Jetzt wurden im Gegensatz zu den stabileren, aber „harmlos“ aussehenden Gebrauchsmopeds, die rasanten und schnittigen Sportmodelle gebaut. Ein entscheidender Anstoß für diese Weiterentwicklung kam hierbei von Italien. Das Anwachsen der Zahl der jugendlichen Käufer hat einsichtige Gründe. Das Moped ist leicht zu handhaben, es ist wirtschaftlich und billig in der Haltung und es ist fährerscheinfrei.

2. Jugendlichkeit und Bedürfnisweckung

Ein Hauptgrund für die Umstellung der Mopedindustrie auf Modelle, die hauptsächlich Jugendliche und Heranwachsende ansprechen, ist die erhöhte Wirksamkeit werberischer Maßnahmen bei diesem Konsumentenkreis. Die Jugendlichkeit des Käufers (bzw. die große Einflußnahme des Jugendlichen auf seine Erziehungsberechtigten), erleichtert die Einflußnahme auf ihn. Werbepsychologische Aktionen, die bei Erwachsenen infolge größerer Erfahrungen und erhöhter Kritikfähigkeit wirkungslos bleiben würden, zeigen bei diesem Käuferkreis erstaunliche Wirkungen. Insbesondere Maßnahmen, die dem dieser Phase entsprechenden Streben nach einem Vorbild entgegenkommen¹⁾ erwiesen sich als sehr wirkungsvoll. Die Tatsache

¹⁾ Vgl. hierzu die Verehrung von Filmschauspielern und anderen im Blickpunkt der Öffentlichkeit stehenden Personen, wie sie Glogauer in seiner Dissertation: „Die Auswirkungen von Film, Presse und Rundfunk auf den Jugendlichen“ feststellte.

der besseren Beeinflußbarkeit erleichtert aber nicht nur die Werbung, sondern auch die Planungsarbeit erheblich. Der Mopedhersteller braucht nicht zu befürchten, daß eine rückläufige Entwicklung eintreten könnte, wenn er die entwicklungs- und jugendpsychologischen Erkenntnisse berücksichtigt.

IV. Der Jugendliche als Fahrzeugbesitzer

A. Der Mopedkauf

Für die Kennzeichnung der Verhaltensmotivation ist es unerläßlich, auch diesen Komplex näher zu charakterisieren. Es ist von größter Wichtigkeit, wie dieser Kauf motiviert ist, welche Motivationsgruppen hier vorrangig sind.

Um diesen Komplex besser erfassen zu können, wurden die Bedingungen für die Wahl und die Voraussetzungen der Anschaffung untersucht. Zu diesem Zweck wurde unerschieden in Wahlmotiv und Anschaffungsmotiv.

1. Das Wahlmotiv

Das Wahlmotiv unterscheidet sich insofern vom Anschaffungsmotiv, als es zwar eine Wahlhandlung, verursacht durch verschiedentlich motivierte Strebungen, hingegen noch keinen Handlungsakt, nämlich die Anschaffung bedingt. Das Wahlmotiv richtet sich auf die Art des Objekts selbst. So ist es ein großer Unterschied, ob ich nur überhaupt etwas anschaffe und aus welchen Gründen oder ob die Anschaffung bereits beschlossene Sache ist und ich mir innerhalb der vielfältigen Möglichkeiten wähle. Selbstverständlich kann auch eine Verschmelzung beider Motivgruppen entstehen, ebenso eine Umkehrung. Dann steht an erster Stelle das durch Mannigfaltigkeit der Angebotsreize bedingte Wahlmotiv, welches die Anschaffung im Gefolge hat. Dennoch scheint eine begriffliche Trennung dieser beiden Motivgruppen angebracht zu sein, wie sich auch in der Praxis zeigte.

Die in vorliegender Untersuchung ermittelten Wahlmotive können aufgliedert werden in 3 Motivationsgruppen:

- a) in die suggestionsbezogene Motivation
(Motiv-Suggestion)
- b) in die objektbezogene Motivation
(Motiv-Freiheit)
- c) in die situative Motivation
(Motiv-Gebundenheit)

Zur a)-Gruppe rechnen wir alle Arten von Beeinflussungen, in unserem Falle konnten Beeinflussungen durch Freunde und Reklame festgestellt werden (aus nachfolgender Tabelle kann die Häufigkeit ersehen werden).

Tabelle 6: Wahlmotivgruppen

objektiv bedingt	1. Leistung	8
	2. Form	3
	3. Marke	1
suggestiv bedingt	4. Reklame	4
	5. Freunde	26
situativ bedingt	6. Gelegenheit	23
	7. Geschenk	5

Motivbündel

1. Leistung und Form	13
2. Leistung und Freunde	6
3. Leistung und Gelegenheit	2
4. Gelegenheit und Form	1
5. Gelegenheit und Freunde	1
6. Gelegenheit und Reklame	1
7. Gelegenheit und Eltern	1
8. Form und Freunde	2
9. Form und Eltern	1
10. Form und Leistung und Freunde	1
11. Gelegenheit und Freunde und Leistung	1

Zur b)-Gruppe rechnen wir alle Arten von Motiven, die relativ frei von Beeinflussungen sind. Bei der Motivwahl entscheiden Qualität, die im Objekt selbst liegen. Allerdings werden diese Qualitäten subjektiv als Qualitäten empfunden, so daß die jeweilige Persönlichkeitsstruktur für die Art der empfundenen Qualität entscheidend ist. In vorliegendem Falle waren an relativ freien Motiven festzustellen: das Leistungsmotiv, das Formmotiv und das Traditionsmotiv. (Häufigkeit s. o.).

Zur c)-Gruppe zählen wir alle Arten von Motiven, die eigentlich nicht mehr als echte Motive anzusehen sind, sondern von vornherein den Stempel der Bedingtheit tragen. In unserem Falle gehören hierzu: Geschenk und Gelegenheit (Häufigkeitsverteilung s. o.). Wir fanden aber nicht nur Einzelmotive, sondern auch sogenannte Motivbündel (ein Konglomerat von mehreren Motiven, die in ihrem Zusammenwirken die Wahl entscheiden).

Meist jedoch konnte ein Motiv als das Hauptmotiv erkannt werden (s. Tab. o.).

2. Das Anschaffungsmotiv

Wir unterscheiden hier wieder Einzelmotive und Motivbündel.

a) Einzelmotive

1. Arbeits- und Schulweg	24
2. Ausflüge	7
3. Sport	12
4. Bequemlichkeit	8
5. Gelegenheit	3
6. technisches Interesse	1
7. Nachahmung	8

b) Motivbündel

1. Arbeitsweg und Ausflüge	23
2. Arbeitsweg und Bequemlichkeit	2
3. Arbeitsweg und Sport	1
4. Arbeitsweg und Freunde	1
5. Sport und Nachahmung	1
6. Bequemlichkeit und Ausflüge	1
7. Arbeitsweg und technisches Interesse	1
8. Arbeitsweg und Ausflüge und technisches Interesse	1
9. Bequemlichkeit und Ausflüge und Arbeitsweg	1

Aufgliederung der Motivbündel nach Hauptmotiven

1. Hauptmotiv:	Arbeitsweg	35	Anteile
2. "	Sport	1	
3. "	Bequemlichkeit	1	
		37	

Gesamtzusammenfassung

1. Arbeitsweg und Schulweg	59
2. andere Motive	41

Bei der Gesamtzusammenfassung zeigt sich ganz deutlich ein Überwiegen des Motives Arbeits- und Schulweg über die anderen Motive. Daraus kann geschlossen werden, daß die Benutzung des Mopeds als Mittel zum Zweck an erster Stelle steht.

Interessant muß in diesem Zusammenhang auch erscheinen, daß die Motive Nachahmung und Bequemlichkeit als Einzelmotive ziemlich stark sind. Daraus können wir bereits auf eine gewisse Verteilung der Interessenrichtungen, der Struktur und der Strebungsthematik schließen. Es wird, wie auch der weitere Verlauf der Untersuchungen erweisen wird, eine differenzierende Einteilung in verschiedene Typen notwendig sein.

Ist das Moped erst einmal in Besitz, so wird es durchschnittlich sehr lange gefahren.

Tabelle 7: Besitzdauer und gefahrene km, differenziert nach neuen und gebrauchten Fahrzeugen

gefahrte km	neues Fahrzeug	gebrauchtes
100 — 5 000	17	18
5 000 — 10 000	15	12
10 000 — 20 000	21	5
20 000 — 30 000	7	5

Besitzdauer	neues Fahrzeug	gebrauchtes
1 Woche — ½ Jahr	15	11
½ Jahr — 1 Jahr	9	7
1 Jahr — 2 Jahre	23	14
2 Jahre — 3 Jahre	11	8
3 Jahre — 4 Jahre	2	—

Tabelle 8: Durchschnittliche Fahrkilometerzahl

neue Fahrzeuge	gebrauchte Fahrzeuge
10 000 bis 20 000	5 000 bis 10 000

Aus dieser Aufstellung ersieht man auch, daß die jugendlichen Mopedfahrer sehr viel fahren.

An neu gekauften Fahrzeugen konnten 60 % ermittelt werden, an gebrauchten 40 %. Das ist ein deutliches Überwiegen der neuen Mopeds. Wenn hierzu die Häufigkeiten der Baujahre in Beziehung gesetzt werden, so sehen wir einen Trend zum neuen, modernen und raffinierten Fahrzeug, der bei einer bestimmten Gruppe der jugendlichen Mopedfahrern vorhanden ist. Näheres hierüber in dem Kapitel „Typen des jugendlichen Mopedfahrers“.

B. Die Finanzierung

Ein weiterer Komplex von wichtiger Bedeutung ist die Zahlungsweise. Allgemein wird heute angenommen, der Jugendliche könne nicht sparen, ihm fehle die Geduld und der lange Spannungsbogen dazu. Daß dem nicht so ist, beweist folgende Aufstellung.

Tabelle 9: Übersicht über die Art des In-Besitz-Kommens

a) Abzahlung	49 %
b) bar	47 %
c) Geschenk	3 %
d) geliehen	1 %

Hieraus ist ersichtlich, daß fast die Hälfte der Jugendlichen ihr Moped bar bezahlen. Selbstverständlich gibt es hierunter einige, die dazu einen Zuschuß von den Eltern erhielten oder für die die Eltern die Gesamtsumme beglichen, aber das sind nach den Feststellungen nur 3 %. Alle anderen haben das Geld für die Anschaffung mühsam gespart, um das Moped dann beim Kauf ganz bezahlen zu können.

C. Der Wechsel (des Fahrzeugs)

Ein Beweis für die Vorliebe für modernere Fahrzeuge ist auch das Ergebnis auf die Frage nach den Motiven für den Wechsel des Mopeds.

Zusammenfassung der Ergebnisse aus der Frage: Wieviele Mopeds haben sie schon besessen?

1. Fahrzeug	89 %
2. „	10 %
3. „	1 %

Hauptmotive für Wechsel

„Das alte Fahrzeug hat der Vater bekommen, war nicht mehr schön, Spezi hat es bekommen, hat ihm nicht mehr gefallen, mit Riemen und 2-Gang (veraltet), Fahrzeug veraltet, Reparaturen haben angefangen, Motor schlecht, zu langsam, Fahrzeug verbrannt (Vergaserbrand). Die ersten beiden Fahrzeuge waren veraltet und zu schwach.“

Tabelle 10: Hauptmotive für Wechsel in Rangordnung

1. veraltet	50 %
2. schlechte Leistung	30 %
3. Reparaturanfälligkeit	15 %
4. Verlust	5 %

D. Die Änderung

Veränderungen am Fahrzeug

Ein besonders wichtiger Komplex ist der Umbau. Schon in den ersten Voruntersuchungen schob sich die Frage immer mehr in den Vordergrund und es zeigte sich immer mehr, daß hier ein Schlüssel für die motivationspsychologischen Hintergründe des jugendlichen Mopedfahrens liegt.

Der Umbau bzw. Veränderungen können aus verschiedenen Motiven heraus erfolgen, wie nachfolgende Tabelle, die über Arten der Änderungen und ihre Motive Aufschluß gibt, zeigt.

Tabelle 11: Arten der Änderung

Art der Änderung (Die Nummern beziehen sich auf die Nummern mit den einzelnen Interviewleitfäden)	Nütz- lich- keit	Be- quem- lich- keit	Ge- schwin- digkeits- erhö- hung	Extras (Zusätz- liches)	Angabe und Dar- stel- lung
1. Rückspiegel u. D.-Schild	×				
2. Auspuff, größere Düse, Rückspiegel	×		×		
3. Rennschild, Fußraster, Totenkopf auf Schutzblech, kurzer Lenker, Schrauben rot gestrichen				×	×
5. Vergaser vergrößert			×		
7. Lenkstange umgedreht, Auspuff nach oben verlegt	×				×
10. Neue Birnen vorn und rückwärts	×				
12. Auspuff dazugekauft, Tankdecke, Sitzdecke, Guzzi-Lenker			×	×	×
14. Guzzi-Lenker, andere Bereifung	×				×
15. Rückspiegel	×				
16. Vorbau-Lenker, Rückspiegel, Sitzbank	×			×	×
17. Tankschutzdecke, andere Gasgriffe, Satteldecke, Bremsgummi, Schwalbe auf Schutzblech, Sitzkissen	×			×	×
18. Fußraster, Sitzbank, Schalldämpfer durchlöchert, Auspuffschlitz vergrößert und poliert, Rennkolben, Bremslicht	×		×	×	×
aufgebohrt, andere Düse, Lenkstange gebogen		×	×		
19. Zylinderkopf abgedreht, Vergaser					
20. Hupe- Abziehbilder				×	×
22. Sitzbank, Fußraster, Hupe, Ver- gaser aufgebohrt			×	×	
24. Vergaser aufgebohrt, andere Über- setzung, Windschutzscheibe, Ge- päckträger, Blende, Fußraster entfernt			×	×	×
26. Höher verdichtet, Sitzbank, Wind- schutz, kl. Vogel aus Metall, Spritzschutz mit D-Schild			×	×	×
30. neues Schutzblech, Rückspiegel, D-Schild, leiserer Schalldämpfer	×				
31. Luftfilter entfernt, Dämpfer aus Auspuff entfernt			×		×
32. neuer Zylinder, neuer Kolben, neu angestrichen	×				
33. neue Griffe	×				
38. Lenker zurückgebogen		×			
40. Abziehbilder					×

Art der Änderung (Die Nummern beziehen sich auf die Nummern mit den einzelnen Interviewleitfäden)	Nütz- lich- keit	Be- quem- lich- keit	Ge- schwin- digkeits- erhö- hung	Extras (Zusätz- liches)	Angabe und Dar- stel- lung
41. Rennvergaser, Schalldämpfer ausgebaut			×		×
42. Anderer Vergaser, andere Gasgriffe	×		×		
43. Rückspiegel, 17 Wattschirm	×				
44. Rotes Schild, Vergaser aufgebohrt			×		×
45. Anders übersetzt, Ansaugstutzen, höher verdichtet			×		
46. Sitzbank, Sportlenker, Vergaser aufgebohrt, Luftkanäle poliert, Zylinderkopf abgeschliffen			×	×	×
48. 2. Motor, Zylinderkopf abgedreht, Eingangs und Ausgangskanal ver- größert, Zündung lauter gestellt			×		×
49. Schwammschutz, Tankschwamm, Schutzblechschutz	×				
50. Sitzbank, anderer Vergaser, 17-Watt-Schirm, Zylinder abgedreht			×	×	×
51. Maskottchen					×
52. Kotschutz, Windschutzscheibe, Tankschutzdecke	×				
53. anderer Lenker, andere Kotflügel, Windschutzscheibe, aufgebohrter Vergaser, Kurbelwelle poliert			×	×	×
58. Kurbelwelle poliert, Auspuff ver- größert, Zylinderkopf abgeschliffen			×		
64. 2. Lampe, Hupe, Sitzbank, Vergaser aufgebohrt			×	×	×
65. Zylinderkopf abgeschliffen, Schall- dämpfer durchgebohrt, Hupe, Fahne, Spiegel, Abziehbilder, 2. Lampe, Staubfänger verchromt			×	×	×
66. größerer ital. Vergaser, Auspuff aufgebohrt			×		
67. 6-Gang-Getriebe, 2 Hupen, stärkere Bremsen, Batterielicht, Pedale weg, Fußraster	×		×	×	×
68. anderes Ritzel, höher verdichtet, anderer Vergaser, Frühzündung, Geländelenker, Gepäckträger			×	×	×
70. anderer Vergaser			×		
73. größerer Vergaser, Auspuff ent- fernt, Sitzbank, Schutzbleche abge- schnitten, kleiner Scheinwerfer, Lenkstange gerade gebogen			×	×	×
75. auffrisiert, Kolben poliert			×		

Art der Änderung (Die Nummern beziehen sich auf die Nummern mit den einzelnen Interviewleitfäden)	Nütz- lich- keit	Be- quem- lich- keit	Ge- schwin- digkeits- erhö- hung	Extras (Zusätz- liches)	Angabe und Dar- stel- lung
76. längerer Auspuff, 2 PS-Zylinderkopf			×		×
80. Zylinderkopf abgedreht, Vergaser aufgebohrt, Zylinderkopf abgefeilt			×		
81. neue Kotflügel, anderer Lenker (Guzzi), D-Schild, Vergasser aufgebohrt	×		×	×	×
82. Wimpel, Maskottchen, D-Schild, Gummiringe am Lenker				×	×
83. aufgebohrter Vergaser, Kurbelwelle poliert, Sitzbank			×		×
86. anderes Rad, andere Übersetzung, anderer Vergaser, vorderes Schutzblech abgeschnitten, Gas- und Schaltgriffe verändert	×		×		×
87. Vergaser vergrößert			×		
88. größere Düse, Vergaser gereinigt und ausgebohrt			×		
89. Vorbaulenker, Sattel tiefer, und Federn entfernt, Gepäckträger, Vergaser größer gebohrt, Kurbel- welle poliert			×	×	×
90. Vergaser aufgebohrt, Kurbelwelle poliert			×		
91. Kurbelwelle poliert, Vergaser aufgebohrt, größere Düse			×		
93. Lenkstange verdreht, Sattel niedriger und weiter zurück		×			
96. Rennbügel verschromt, Gepäck- träger entfernt, anderer Auspuff, Vergasser aufgebohrt			×		×
97. hochgezogener Auspuff Schutzblech abgeschnitten, anderer Vergaser, höher verdichtet, Lenkstange hoch- gezogen, kleinere Übersetzung			×		×
100. Zylinderkopf abgedreht, Vergaser aufgebohrt, kleiner übersetzt, Guzzi-Lenker, Rennsattel			×		

Die Motive für die Änderungen verteilen sich wie folgt:

- 38 % Änderungen zwecks Geschwindigkeitserhöhung
- 34 % Änderungen aus „Angabe“
- 21 % Änderungen um das Fahrzeug mit Extras auszustatten
(im wesentlichen auch Angabe)
- 19 % Änderungen erfolgten aus Nützlichkeiterwägungen heraus
und nur

4 % Änderungen aus Gründen der Bequemlichkeit

Es scheint zwar so zu sein, daß die Erhöhung der Geschwindigkeit seines Mopeds das erstrebenswerteste Ziel für einen Jugendlichen ist, wir werden jedoch sehen, daß das ein ganz bestimmter Typ ist, der hierauf besonderen Wert legt.

Die Änderungen aus Angabe und die aus Gründen der Bereicherung des Fahrzeuges müssen zusammengesehen werden. Sie machen 55 % der Änderungsanteile aus, also überwiegen bei weitem (zusammengesehen) die Änderungen zwecks Geschwindigkeitserhöhung. Wir dürfen hieraus schließen, daß eine gewisse Kompensationstendenz sicherlich auch vorhanden ist. Wenn wir dem gegenüber die 19 % Änderungsanteile aus Nützlichkeitserwägungen und die 4 % Änderungsanteile aus Bequemlichkeitsgründen betrachten, so ergibt sich der Schluß, daß der jugendliche Mopedfahrer zum größten Teil danach trachtet, durch Änderungen an seinem Fahrzeug aufzufallen. Diese Tendenz zum Auffallen, zum Angeben entspricht durchaus dem jugendlichen Unsicherheitsgefühl und der sich daraus ergebenden Tendenz zur Kompensation und Überkompensation.

In diesem Zusammenhang interessiert uns auch das Verhältnis zwischen Änderungstendenzen und Altersstufen.

Tabelle 12: Arten der Änderung und Altersverteilung

Alter	Nützlich- keit	Bequem- lichkeit	Geschwin- digkeits- erhöhung	Extras	Angabe
16 — 17 Jahre	7	1	3	6	7
17 — 18 „	10	2	21	11	19
18 — 19 „	2	1	8	2	5
19 — 20 „	—	—	3	1	1
20 — 21 „	—	—	3	1	2

Wir ersehen aus obiger Tabelle, daß bei den 16—17-jährigen sich die Änderungen aus Nützlichkeitserwägungen und Angabe die Waage halten. An nächster Stelle stehen die Extras und dann erst Geschwindigkeit und Bequemlichkeit. Dies würde bedeuten, daß in dieser Altersstufe hauptsächlich noch das Drum und Dran des Mopedfahrens Hauptanziehungspunkt ist.

In der Altersstufe 17—18 sieht es schon anders aus. Hier stehen an erster Stelle die Änderungen zwecks Geschwindigkeitserhöhung, an zweiter Stelle die Änderungen aus Angabe und erst an 3. und 4. Stelle die Extras sowie Änderungen aus Nützlichkeitserwägungen heraus. An letzter Stelle schließlich folgen Änderungen aus Bequemlichkeit. Dieses Ergebnis läßt die Vermutung zu, daß bei den 17—18-jährigen das Hauptmotiv die Geschwindigkeitserhöhung ist, wel-

che das in dieser Altersstufe an sich erhöhte Lebensgefühl noch zu steigern vermag. Daß dieser Drang aber weitgehend überkompensatorischer Art ist, zeigt die hohe Anteilzahl der Änderungen aus Angabe heraus.

Die 18—19-jährigen schließlich bevorzugen die Änderungen zwecks Geschwindigkeitserhöhungen und Änderungen zu Angabezwecken. Danach folgen Nützlichkeit, Extras und Änderungen zwecks erhöhter Bequemlichkeit. Hier ist bereits deutlich ein Überwiegen der Geschwindigkeitskomponente vor den anderen merkbar.

In den Altersstufen der 19—20- und 20—21jährigen zeigt sich dies noch deutlicher. Hier spielen Änderungen aus Nützlichkeitserwägungen heraus und Änderungen zur Erhöhung der Bequemlichkeit überhaupt keine Rolle mehr, sondern alles ist bereits auf Erhöhung der Geschwindigkeit ausgerichtet.

Die Änderung zwecks Geschwindigkeitserhöhung müssen aber auch noch unter einem anderen Aspekt gesehen werden.

Eine Laie könnte beispielsweise solche Änderungen wie Vergaser aufbohren, Kurbelwelle polieren, Auspuff vergrößern, Zylinderkopf abdrehen, um nur einige zu nennen, nicht ausführen. Es gehören also entweder fachliche Kenntnisse dazu oder großes Interesse, durch das diese Kenntnisse angeeignet werden.

Wir dürfen aber durchaus bei einem großen Teil der Änderungen zwecks Geschwindigkeitserhöhung auf ein dahinterstehendes Interesse am Technischen, am Motor schließen. Es hob sich bei näherem Hinsehen ein eigener Typ heraus, den wir in dem Kapitel „Typen des jugendlichen Mopedfahrers“ näher betrachten wollen. Neben dem Fahrer mit Rennambitionen, finden wir den Fahrer aus technischen Interessen. Daß es neben diesen beiden Typen aber auch noch andere gibt, zeigt sich einmal bei Betrachtung der Wahl- und Anschaffungsmotive und zum zweiten bei der Art der Beantwortung anderer Fragenkomplexe. Doch hiervon später.

Daß die Veränderungen am Fahrzeug zwecks Erhöhung der Geschwindigkeit nicht nur eine technische Spielerei ist, sondern tatsächlichen Wert hat, erhellt aus folgender Tabelle.

Tabelle 13: Übersicht über Geschwindigkeitsänderung

Nr.	jetzige Geschwindigkeit	Vor-Änderung	Verbesserung
1.	60 km/h	— km/h	
2.	50	45	5 km/h
3.	65	—	
4.	55	—	
5.	50	50	—
6.	40	—	

Nr.	jetzige Geschwindigkeit	Vor Änderung	Verbesserung
7.	65	—	
8.	55	—	
9.	60	—	
10.	50	—	
11.	45	—	
12.	55	—	
13.	55	—	
14.	45	—	
15.	45	—	
16.	50	—	
17.	60	60	—
18.	65	50	5
19.	70	40	30
20.	43	—	
21.	48	—	
22.	65	—	
23.	50	—	
24.	60	45	15
25.	60	—	
26.	60	50	10
27.	55	—	
28.	55	—	
29.	30	—	
30.	60	—	
31.	60	56	4
32.	45	25	20
33.	48	—	
34.	50	—	
35.	50	—	
36.	52	—	
37.	45	—	
38.	50	57	um 7 verschlechtert
39.	58	—	
40.	50	60	um 10 verschlechtert
41.	60	55	5
42.	60	55	5
43.	60	—	
44.	50	50	—
45.	65	40	25
46.	70	50	20
47.	45	—	
48.	65	50	15
49.	50	—	
50.	70	55	15
51.	50	—	
52.	50 km/h	— km/h	— km/h
53.	65	50	15
54.	50	—	
55.	50	—	

Nr.	jetzige Geschwin- digkeit	Vor Änderung	Verbesserung
56.	60	—	
57.	50	—	
58.	65	50	15
59.	50	—	
60.	67	—	
61.	55	—	
62.	50	—	
63.	55	—	
64.	55	55	—
65.	60	50	10
66.	75	65	10
67.	70	70	—
68.	65	50	15
69.	75	—	
70.	65	45	20
71.	55	—	
72.	60	—	
73.	65	55	10
74.	65	—	
75.	70	50	20
76.	55	30	25
77.	50	—	
78.	60	—	
79.	60	—	
80.	65	50	15
81.	50	—	
82.	50	—	
83.	70	50	20
84.	50	—	
85.	60	—	
86.	70	50	
87.	65	50	15
88.	65	40	25
89.	85	40	20
90.	60	40	20
91.	55	45	10
92.	58	—	
93.	50	—	
94.	55	—	
95.	55	—	
96.	55	40	15
97.	65	45	20
98.	50	—	
99.	50	—	
100.	78	60	18

Die Geschwindigkeit (Zusammenfassung)

jetzige Geschwindigkeit		vor Änderung	
25 — 30 km/h	—	25 — 30 km/h	1 %
30 — 35	1 %	30 — 35	1 %
35 — 40	—	35 — 40	—
40 — 50	10 %	40 — 50	10 %
50 — 60	43 %	50 — 60	21 %
60 — 70	35 %	60 — 70	4 %
70 — 80	10 %	70 — 80	1 %
über 80	1 %	über 80	—

Die Durchschnittsgeschwindigkeit liegt zwischen 50 und 60 km/h (jetzige und vor Änderung).

Die Durchschnittsgrenze liegt zwar zwischen 50 und 50 km/h und zwar die der jetzigen und der Geschwindigkeit vor der Änderung, doch darf nicht übersehen werden, daß in 32 Fällen einer Geschwindigkeitserhöhung auf Grund einer Änderung erfolgte. In 5 Fällen erfolgte sogar eine Erhöhung der Geschwindigkeit um 25—30 km/h, was schon sehr beachtlich ist. In 18 Fällen erhöhte sich die Geschwindigkeit nach der Änderung um 15—20 km/h und in 7 Fällen um 4—10 km/h.

Die selbständigen Änderungen der Geschwindigkeit sind also nicht eine technische Spielerei ohne tatsächlichen Wert, sondern sind durchaus ernstzunehmende Versuche, das Moped in seiner Geschwindigkeit einem größeren Verkehrsmittel anzugleichen. Interessant dürfte in diesem Zusammenhang sein, daß manche Jugendliche das Erstrebenswerteste bei der Änderung erscheint, den Klang eines schweren Motorrades nachzuahmen. Dieser Klangeffekt wird im mopedfachlichen Jargon „Der Schlag“ genannt.

V. Der Jugendliche als Fahrzeugbenützer

A. Das Mopedfahren

Von den untersuchten Jugendlichen benutzten 82 % das Moped als Fahrzeug für den Arbeitsweg und nur 18 % halten sich ein Moped aus anderen Gründen. Es darf allerdings nicht übersehen werden, daß auch diejenigen damit zur Arbeit fahren, denen das Moped nicht nur Mittel zum Zweck ist. Sie erheben ebenfalls Anspruch auf ein Selbstzweckdasein. Dennoch ist es nicht uninteressant zu sehen, daß über 50 % der Jugendlichen damit zur Arbeit fahren.

Daß diese Prozentzahl für weitergehende Schlüsse aber tatsächlich irreführend wäre, zeigt folgende Tabelle über die gefahrenen Kilometer.

Tabelle Nr. 14: Anzahl der dienstlich und privat gefahrenen km

Anzahl der km	dienstlich	privat
1 — 20	6 0/0	3 0/0
20 — 50	19 0/0	21 0/0
50 — 100	36 0/0	36 0/0
100 — 150	16 0/0	25 0/0
über 150	6 0/0	15 0/0

Daraus geht hervor, daß in den höheren Größenordnungen mehr private Fahrten zu finden sind, währenddessen dienstlich weniger gefahren wird. Ganz deutlich zeigt sich dies in den km-Bereichen 100—150. In dieser km-Spanne sind dienstlich nur 16 Anteile zu finden und im privaten Bereich 25. Ebenso ist das Bild in der Spanne über 150 km. Hier finden sich dienstlich 6 Anteile und im privaten Sektor 15 Anteile.

Dies bedeutet, daß die Mehrzahl der km im privaten Sektor gefahren werden.

Die Motive für die außerordentlich große Beliebtheit des Mopedfahrens sind in folgender Reihenfolge und Rangordnung:

1. das Bequemlichkeitsmotiv
2. das Lustmotiv
3. das Kontaktmotiv

Unter 1. gehören Äußerungen wie: „braucht man nicht mehr treten wie beim Fahrrad — braucht nichts zu tun und fährt doch schnell — bequemer — keine Anstrengung notwendig — ist nicht von der Bahn abhängig“ usw.

Unter 2. lassen sich folgende Äußerungen einordnen: „geht schneller — macht Spaß — kann man selber beherrschen — aus Gaudi — Fahren ist toll — das geht so dahin“ u. ä.

Zu Punkt 3 gehören Äußerungen wie: „weil Spezis auch alle fahren — man ist nicht immer allein zu Hause — wenn man zu mehreren fährt, macht's besonders Spaß usw.

Die Motive für das weniger beliebte Fahren sind: „früher lieber gefahren — bei schlechtem Wetter wird man naß — wird mit der Zeit langweilig — fährt lieber mit Rad, weil Freunde auch Räder haben“.

Die Motive für das ausgesprochen unbeliebte Fahren sind folgende: „wenn's regnet wird man naß — ist kein Fahrzeug — sitzt d'rauf wie ein Affe — kalt und unbequem — der Reiz des Neuen fehlt jetzt schon“.

1. Bevorzugte Fahrorte

Um hierüber Aufschluß zu bekommen, wurde im Verlaufe des Interviews eruiert, ob der Betreffende lieber in der Stadt oder lieber außerhalb der Stadt fahre. Wenn die Antwort erfolgte „in der Stadt“, so wurde weitergefragt: „im Verkehr oder lieber in stillen Seitenstraßen“? Erfolgte die Antwort: „außerhalb der Stadt“, so fragten wir weiter: „lieber auf der Landstraße oder lieber im Gelände“?

Es zeigte sich, daß der größte Teil das Fahren auf Landstraßen bevorzugt. Die hauptsächlichen Motive hierfür sind: „weil in der Stadt viel Verkehr ist — besser für's Moped — kann man Maschine ausfahren — kann zügig dahinfahren — schöne Straßen meistens — braucht man nicht so aufzupassen — braucht nicht so viel zu schalten — kann man durchfahren — niedriger Benzinverbrauch — macht mehr Spaß — Teerstraßen da ist nicht so viel Gewurl — bessere Straße — übersichtlicher — kann man schnurstracks dahinfahren — bei schönem Wetter Naturfreunde — kann man freier fahren“ usw. Großer Beliebtheit und zwar an 2. Stelle erfreuen sich die stillen Seitenstraßen. Hierfür sind die Motive „viel Kurven — wegen Rennen fahren — da macht das Krachmachen Spaß — kann man aufdrehen“ usw.

An dritter Stelle folgt das Fahren im Verkehr. Motive: „Guter Abzug — da fährt man allen davon — nicht so langweilig — da kann man fahren lernen — schalten macht Spaß — man kann sich so schön durchschlängeln — interessant — am sichersten, weil Verkehrszeichen da sind, — der Trubel gefällt einem — man ist nicht so allein usw.“.

An vierter Stelle schließlich folgt das Fahren im Gelände. Motive sind hierfür: „nicht so viel Verkehr — kann man Moped immer wieder prüfen — macht mehr Spaß — sieht man mehr — interessanter — Waldwege — kreuz und quer“.

2. Bekleidung

Bei dieser Frage interessierte hauptsächlich, ob die jugendlichen Mopedfahrer eine besondere Kleidung bevorzugten und für nötig hielten oder ob sie ihre Alltagskleidung bzw. am Sonntag ihre „Sonntagskleidung“ trugen. Dies erschien deshalb wichtig, weil von daher die Bedeutung des Phänomens Moped abgeschätzt werden kann. Es ist bedeutsam, ob das Moped eine extra Kleidung bedingt oder nicht. Es beleuchtet die mehr oder weniger wichtige Stellung des Mopedfahrens in entscheidender Weise.

In welcher Häufigkeit von den Jugendlichen die Alltags-, Sonntags- oder besondere Mopedkleidung bevorzugt wird, zeigt folgende Tabelle:

Tabelle 15: Bekleidung

a) Alltagskleidung	70 %
b) Sonntagskleidung	1 %
Mopedkleidung	29 %

Es zeigt sich, daß 70 % der untersuchten jugendlichen Mopedfahrer Alltagskleidung bevorzugen. Es ist jedoch sehr interessant und bedeutsam, daß 29 % eine besondere Mopedkleidung besitzen und anziehen. Dies bedeutet, daß das Mopedfahren über eine bloße Bedeutung hinaus eine zentrale Stellung im Leben der Jugendlichen einnimmt bzw. daß das Mopedfahren in genau 29 % der Fälle eine Mopedkleidung bedingt.

Sonntagskleidung wird nur in 1 % der Fälle getragen. Dies beweist, daß das Moped im wesentlichen ein sportliches Alltagsfahrzeug ist bzw. die Art jugendlichen Mopedfahrens keine feiertägliche Aufmachung verträgt.

Die übliche Art der besonderen Mopedkleidung ist: Lederjacke und Blue-Jeans (amerikanische Farmerhose).

In wenigen Fällen wird jedoch auch eine wasserdichte Hose und Jacke getragen.

3. Fahrstil

Da eine Fahrstilanalyse nur auf Grund einer Befragung und Beschreibung unbefriedigend gewesen wäre, wurden Beobachtungen an Ort und Stelle durchgeführt, d. h. wir ließen anlässlich des Besuches eines Mopedclubs möglichst viele der jugendlichen Mitglieder der Revue passieren und stellten dabei Beobachtungen an. Dieses Beobachtungsmaterial wurde dann den Befragungen zu Grunde gelegt, so daß von vornherein eine Vorstellung der verschiedenen Möglichkeiten vorhanden war und nur noch die Häufigkeit festgestellt werden mußte.

Es schälten sich zwei grundsätzlich verschiedene Fahrstile heraus. Einmal der Extrem-Stil, wie wir ihn nennen wollen, und zum anderen der gemäßigte Stil. Der Extremstil unterteilt sich in den Rennfahrerstil und in den Bequemlichkeitsstil.

a) Der Extremstil

Bei diesem Stil und seinen zwei Unterarten ist charakteristisch die Verringerung des Luftwiderstandes sowie die Reduzierung jeglicher motorisierter Kraftanstrengung auf ein Minimum.

aa) Der Rennfahrerstil

Kennzeichen dieses Stils ist die Gespanntheit der Haltung. Meistens halb liegend wird der Luftwiderstand möglichst verkleinert. Die Körperhaltung ist unbequem und inadäquat

und dabei von einer starken Spannung und auch Verkrampfung. Das Gesichts- und Wahrnehmungsfeld ist infolge der der liegenden Haltung stark eingeschränkt, der Betreffende fährt nicht mehr, er wird vielmehr gefahren und hat nur die Möglichkeit und die Aufgabe, möglichst viel an Leistung aus seiner Maschine herauszuholen.

Deshalb muß der Betreffende, der diesen Stil fährt, schon ein Könnner sein, will er nicht schon bei dem ersten Versuch einen Sturz herbeiführen. Tatsächlich ist mit dieser Stilart meist eine beachtliche motorische Geschicklichkeit und Wendigkeit verbunden.

bb) Der Bequemlichkeitsstil

Dieser Stil zeichnet sich ebenfalls aus durch Verringerung des Luftwiderstandes. Hier ist aber der gesamte Organismus nicht gespannt und teilweise auch verkrampft wie beim Rennfahrerstil, sondern im Bequemlichkeitsstil finden wir ein Sich-Zusammensacken-Lassen, eine übertriebene legere Haltung, die folgende Kennzeichen hat: hängende Schultern, eingezogener Brustkasten, krummer Rücken, nur loses Halten der Lenkstange, seitliches Wegstellen der Knie, lockere Kopfhaltung.

Der Bequemlichkeitsstil kann Hand in Hand gehen mit dem Rennfahrerstil und es ergibt sich ein Typ des jugendlichen Mopedfahrens, den wir als den Lässig-Rasanten bezeichnen wollen.

b) Der gemäßigte Stil

Kennzeichen des gemäßigten Stiles ist nicht die Verringerung des Luftwiderstandes, sondern eher eine Vergrößerung. Die Haltung ist locker-gespannt, aufrecht, nicht allzu bequem, um jederzeit bei eventuellen Gefahren eingreifen zu können. Es interessiert weniger das Fahren selbst als vielmehr die Erreichung eines bestimmten Zieles.

Der Fahrstil ist Kennzeichen des besonderen Typs. So bevorzugt ein bestimmter Typ den Extremstil, während ein anderer Typ wiederum mehr den gemäßigten Stil bevorzugt. Der dritte Typ schließlich ist der Anhänger des gemäßigten Stils und der vierte bevorzugt eine Kombination verschiedener Stilarten.

Der Extremstil besitzt die meisten Anhänger. Im Extremstil vereinigen sich 58 % und im gemäßigten Stil nur 42 %. Der Extremstil ist unterteilt in den Rennfahrerstil 53 % und den Bequemlichkeitsstil 5 %. Diese Häufigkeitsverteilung bedeutet, daß die extreme Fahrweise die meisten Vertreter hat. Dies bedeutet weiterhin, daß das Mopedfahren tatsächlich den Charakter eines Sportes angenommen hat, bei dem es ja darauf ankommt, das Beste und Äußerste herauszuholen.

Die Stilart des Fahrens ist bereits an äußeren Kennzeichen bemerkbar. So bedingt beispielsweise eine Sitzbank und ein starrer kleiner Lenker eine andere Fahrweise als ein richtiger Sattel und eine sogenannte „Gesundheitslenkstange“. Während die Sitzbank eine mehr liegende Fahrweise zur Folge hat, bedingt der Sattel in Verbindung mit der hoch herausstehenden und ausladenden Lenkstange eine aufrechte und gespannte Haltung. Deshalb wird naturgemäß bereits die Wahl einer bestimmten Bauart auch bestimmte Fahrstilarten mit sich bringen. Daraus und aus anderen Daten ergeben sich schließlich bestimmte Rückschlüsse auf den Typus des jugendlichen Mopedfahrers.

4. Das Fahrmotiv

Die Aufschlüsselung des Fahrmotivs erforderte eine Wertigkeitsverteilung.

An 1. Stelle und zwar mit 53 % steht das Motiv Vergnügen. An 3. Stelle stehen mit je 17 % die Motive: „weil andere fahren“ und „weil dadurch freier und ungezwungener“, an 4. Stelle folgen mit je 4 % die Motive „weil dadurch freier und ungezwungener“ und „weil dadurch Gefühl der Sicherheit und Überlegenheit“.

An 1. Stelle folgt mit Wertigkeitsstufe 2 das Motiv „Anregung und Leistungssteigerung“, mit Wertigkeitsstufe 3 das Motiv „weil dadurch Gefühl der Sicherheit und Überlegenheit“, mit Wertigkeitsstufe 4 das Motiv „Entspannung“ und mit Wertigkeitsstufe 5 das Motiv „weil dadurch freier und ungezwungener“. Schließlich folgt mit Wertigkeitsstufe 6 das Motiv „um besseren Kontakt mit anderen zu schaffen“ und mit Wertigkeitsstufe 7 das Motiv „Ablenkung, Zerstreuung“. An letzter Stelle schließlich kommt das Motiv „weil andere fahren“.

An 2. Stelle mit Wertigkeitsstufe 1 ergab sich das Motiv „Vergnügen“, mit Wertigkeitsstufe 2 das Motiv „Entspannung“, mit Wertigkeitsstufe 3 das Motiv „weil andere fahren“ und mit Wertigkeitsstufe 4 das Motiv „Anregung und Leistungssteigerung“. Mit Wertigkeitsstufe 5 schließlich die Motive „Ablenkung, Zerstreuung“ und „um besseren Kontakt mit anderen zu schaffen“. Mit Wertigkeitsstufe 6 folgen Motive „weil dadurch freier und ungezwungener“ und „weil dadurch Gefühl und Überlegenheit“. An letzter Stelle schließlich das Motiv „zur Beruhigung“.

An 3. Stelle folgen mit Wertigkeitsstufe 1 die Motive: „weil andere fahren“ und „weil dadurch freier und ungezwungener“. Mit Wertigkeitsstufe 2 folgt das Motiv „Entspannung“ und mit Wertigkeitsstufe 3 das Motiv „weil dadurch Gefühl der Sicherheit und Überlegenheit“. Mit Wertigkeitsstufe 5 das Motiv „um besseren Kontakt mit anderen zu schaffen“. Die beiden Wertigkeitsstufen 6 und 7 bringen schließlich die Motive „Anregung und Leistungssteigerung“ und „Beruhigung“.

Insgesamt zeigt sich eine Bevorzugung des Motives: „Vergnügen“ sowie des Motives „Entspannung“. An dritter Stelle folgt das Motiv „weil andere fahren“ und an 4. Stelle das Motiv „weil dadurch Gefühl der Sicherheit und Überlegenheit“. Dann folgen Motive in dieser Reihenfolge: „Anregung und Leistungssteigerung“, „weil dadurch freier und ungezwungener“, „um besseren Kontakt mit anderen zu schaffen“, „Beruhigung“, „Mittel zum Zweck“, „Gewohnheit“. Um auch hintergründige Fahrmotive näher zu erfassen, wurden im Verlaufe des Interviews auch drei ausgesprochene Motivfragen gestellt. Es handelt sich hier um die Fragen: „Würden Sie auch Moped fahren, wenn Sie der Einzige in Ihrer Bekanntschaft mit einem Moped wären? . . . wenn Sie ein normales Moped fahren müßten, das nicht schneller ginge als 40 km/h? und . . . wenn es ganz geräuschlos ginge“?

Die Auswahl dieser drei Fragen erfolgte auf Grund einer voraufgehenden Motivanalyse in den Vorversuchen. Sie ging folgendermaßen vor sich. Es wurde zunächst eine Bestandsaufnahme der Bedürfnisart und des Bedürfnisstandes des Betreffenden durchgeführt, um ein Bild über die Bedürfnisqualität und Bedürfnisrichtung zu bekommen. Dann wurden Fragen gestellt unter Ausschaltung der begehrten und betonten Nebenumstände. Wenn beispielsweise sichtbar wurde, daß ein Proband am vordringlichsten des Kontaktes durch das Moped bedürfe, so wurde gefragt: „Würden Sie auch Moped fahren, wenn z. B. Ihr Freund kein Moped hätte?“, oder „wenn der Proband aussagte, sein Moped hätte einen Rennsattel und einen Büffeltank, so erfolgte die Frage: „Würden Sie auch ohne diese Attribute Moped fahren wollen?“ usw.

Es schälten sich schließlich drei Komplexe heraus, die in drei Motivfragen angegangen wurden. 1. der soziale Kontakt, 2. die Geschwindigkeit und 3. der Klangeffekt.

Die Ergebnisse dieser Motivfragen werden sichtbar in nachfolgender Aufstellung

A. Würden Sie auch Moped fahren, wenn Sie der Einzige in Ihrer Bekanntschaft mit einem Moped wären?

a)	ja	70 %
b)	nein	30 %

. . . wenn Sie ein normales Modell fahren müßten, das nicht schneller ginge als 40 km/h?

a)	ja	62 %
b)	nein	38 %

. . . wenn es ganz geräuschlos ginge?

a)	ja	69 %
b)	nein	31 %

In allen drei Fällen ist ein großes Überwiegen der Ja-Komponente merkbar, d. h. weder sozialer Kontakt, noch Geschwindigkeit, noch Klangeffekte sind bei der Motivation des Mopedfahrers allein entscheidend, sondern das Mopedfahren an sich scheint den Hauptzweck auszumachen. Es scheint tatsächlich so zu sein, wie die Ergebnisse der Frage „Fahrmotiv“ zeigen, daß den größten Teil der Jugendlichen, wie ja den Menschen überhaupt, die Fortbewegung ohne Kraftanstrengung am meisten anzieht. Daß es daneben aber auch noch andere Strukturen gibt, beweist die sich ziemlich gleichbleibende Nein-Komponente (30, 38 und 31 %). Dieser Teil der jugendlichen Mopedfahrer kann ohne die begehrten Nebenumstände und Begleiterscheinungen des Mopedfahrens nicht auskommen. Ja, dieser Teil würde sogar auf das Mopedfahren verzichten, würden diese Begleitumstände wegfallen (näheres hierüber unter: „Die Typen des jugendlichen Mopedfahrers“).

5. Arten des Fahrgenusses

Schon in den ca. 30 Voruntersuchungen ergab sich die Notwendigkeit, eine Vierteilung vorzunehmen. Es wurde deshalb auch in den Hauptuntersuchungen gefragt nach vier Möglichkeiten. Einmal erschien immer wieder sinngemäß die Antwort, besonderen Genuß vermittele das Gefühl, durch kleinsten motorischen Einsatz größte Schnelligkeit und Kraft entwickeln zu können. Dann wurde auch darauf hingewiesen, daß durch das Fahren der Genuß des sozialen Bezuges erreicht werde, was im Interview-Leitfaden öfters Antworten, die es ratsam erscheinen ließen, die Berührungsempfindungen und das Balancieren ebenfalls noch mit zu berücksichtigen.

Tabelle 16: Die Genußarten

	1.	2.	3.	4.	Gesamt
a) Das Gefühl durch kleinsten motorischen Einsatz große Schnelligkeiten und Kraft entwickeln zu können (verdrängte Motorik)	87	3	1	—	91
b) Berührungsempfindungen (das Gefühl eine stabile Konstruktion unter den Händen zu haben (Vibrationsempfindungen)	7	6	—	1	14
c) Das Balancieren in Verbindung mit Schnelligkeit	2	20	4	—	26
d) Kombination					
aa) Fahren und sozialer Bezug	4	45	6	1	56
bb) Fahren und Alkohol (Motiv: „mit Alkohol fährt man frecher“)		1			

Es wurden wieder Wertigkeitsstufen gewählt, weil, wie sich dann auch in der Praxis herausstellte, durchaus die Möglichkeit gegeben sein konnte, daß eine Versuchsperson mehrere Genußarten hatte.

Aus obiger Tabelle geht nun hervor, daß die Art des Fahrergnusses, durch kleinsten motorischen Einsatz große Schnelligkeit und Kraft entwickeln zu können, mit 87 Anteilen an erster Stelle steht. Es ist dies der Gesichtspunkt der verdrängten Motorik, der hier ganz eklatant in den Vordergrund tritt, denn die Anteile der Berührungsempfindungen des Balancierens und auch des sozialen Bezuges sind demgegenüber geradezu geringfügig.

Dies bedeutet, daß hier mit der Angelpunkt des Phänomens jugendlichen Mopedfahrens liegt. Ein bestimmter Typ des Jugendlichen von heute bedient sich der Technik mit Lässigkeit und gleichzeitig mit Rasanz, d. h. er sucht Mittel und Wege, mit und auf denen er Bequemlichkeit ohne Anstrengung haben kann, mit der gleichzeitigen Möglichkeit, sein Äußerstes an Können zu zeigen (vgl. hierzu auch die modernen Tänze, beispielsweise den Rock'n-Roll).

Mit Wertigkeitsziffer 2 hat die Genußart „Fahren und sozialer Bezug“ 45 Anteile. Dies bedeutet, daß der jugendliche Mopedfahrer absolut kein Einzelgänger ist. Am wohlsten fühlt er sich in einer Gemeinschaft gleichaltriger Mopedfreunde, denen er sein Können zeigen kann, mit denen er fortfährt und die ihm das Gefühl eines erhöhten Lebensgenusses geben.

Mit 20 Anteilen schließt sich die Genußart „das Balancieren in Verbindung mit Schnelligkeit“ an und mit nur 6 Anteilen die Genußart „Berührungsempfindungen“.

Interessant ist, daß der Punkt „Alkohol“ beim Mopedfahren eine nur ganz untergeordnete Rolle einnimmt. Mit nur einem Anteil und zwar mit Wertigkeitsziffer 2 ist diese Genußart vertreten.

6. Verhalten im Verkehr

Diese Frage gehört mit zum Bereich der Verkehrserziehungskunde, die im Rahmen der Verkehrspsychologie einen sehr bedeutenden Raum einnimmt. Es ist ein wichtiges Anliegen der heutigen Verkehrspsychologie, den Menschen an den Verkehr anzupassen. Die Wege, die hier beschritten werden, sind verschieden. Wir wollen uns jedoch nicht in diesem Spezialgebiet verlieren, sondern das Verhalten jugendlicher Mopedfahrer im heutigen Straßenverkehr näher beleuchten. Hierüber gibt folgende Tabelle näheren Aufschluß.

Tabelle 17: Verhalten im Verkehr

	1.	2.	3.	Gesamt
a) eigene Grundsätze	21	2	—	23
b) befolgt Verkehrsregeln	56	16	—	72
c) ungesteuert	23	13	1	37

Es zeigt sich, daß mit Wertigkeitsstufe 1 an erster Stelle das Befolgen von Verkehrsregeln steht und zwar mit 56 Anteilen. An zweiter Stelle jedoch folgt das ungesteuerte Verhalten mit 23 Anteilen und an dritter Stelle mit 21 Anteilen das Verhalten nach eigenen Grundsätzen.

Unter dem Verhalten nach eigenen Grundsätzen verstehen wir eine Art „Vorbedachtsverhalten“, das sich mit dem Erfahrungswissen um die „Umgangsqualitäten“ der Dinge kombiniert. So weiß eben der heutige Junge, daß der Mercedes 190 SL ein besonders schneller Wagen ist, mit rasantem Abzugsvermögen und starker Beschleunigung in den verschiedenen Gängen. Ebenso ist es selbstverständlich, daß er damit rechnet, daß beispielsweise einer der heutigen Kleinwagen ein relativ langsames Fahrzeug ist, welches man „schlucken“ (überholen) kann.

Das für eine optimale Verkehrsteilnahme so wichtige Vorbedachtsverhalten ergibt sich jedoch nicht unmittelbar aus dem Erfahrungswissen, sondern ist ein ausgesprochenes Persönlichkeits- und Strukturmerkmal. So wird beispielsweise ein an sich zum Leichtsinne neigender Fahrer viel später abbremsen, als ein besorgter und umgekehrt wird der Besorgte viel ruhiger und gedämpfter fahren als der Leichtsinne, so daß sich die Notwendigkeit eines plötzlichen Bremsens nur selten ergibt. Dieses Verhalten nach eigenen Grundsätzen also ist, so konnten wir feststellen (s. Tabelle), bei den jugendlichen Mopedfahrern nicht sonderlich stark ausgeprägt.

Dies geht besonders aus der Tatsache hervor, daß fast 30 % bereits mindestens einen Unfall hatten und fast 80 % mindestens wegen eines Verkehrsvergehens bestraft wurden. (Diese Zahl bezieht sich auf alle untersuchten Jugendliche).

Von den Unfällen haben 23 % einen Unfall und 6 % zwei Unfälle. Von den wegen eines Verkehrsvergehens bestraften Jugendlichen haben 38 % ein Verkehrsvergehen begangen, 21 % zweimal, 13 % dreimal, 6 % viermal und 1 % fünfmal.

Unter Unfällen verstehen wir alle Arten von Verkehrsunfall mit Moped, bei denen eine Polizeiaufnahme erfolgte. Unter Verkehrsvergehen sind alle Arten von Vergehen mit Moped gemeint, die eine Bestrafung irgendwelcher Art seitens der Polizei bzw. Jugendrichters zur Folge hatten.

Die reichlich ungesteuerte Art des Verhaltens im Straßenverkehr geht auch aus den Antworten der Frage nach der durchschnittlich gefahrenen Geschwindigkeit hervor.

Die Ergebnisse zeigen, daß von 55 % die gesetzlich vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit überschritten wird. Dieser Prozentsatz fährt mit der unzulässigen Geschwindigkeitsspanne von 40 bis 50 km/h. Ein Prozentsatz von 17 % fährt eine durchschnittliche Geschwindigkeit von 30—40 km/h und 15 % fahren eine Durchschnittsgeschwindigkeit von 50—60 km/h. 11 % schließlich, und das ist nicht wenig, bevorzugen es, meist die Höchstgeschwindigkeit beizubehalten. Hieraus ist die hohe Zahl der Verkehrsunfälle sowie der Vergehen leichter verständlich.

B. Der soziale Bezug des jugendlichen Mopedfahrers

1. Die familiäre Situation

Für die Erhellung der motivationspsychologischen Hintergründe scheint eine kurze Analyse der Familiensituation wichtig zu sein. Wir beschränken uns jedoch darauf, die Art der Erziehungsberechtigten, den Beruf und das Verhältnis zu den Erziehungsberechtigten und den Standpunkt dieser zum Moped festzustellen. Weiterhin wurde erfaßt, wie das Verhältnis der VP allgemein zu den Erziehungsberechtigten ist und ob dieses Verhältnis durch den Mopedbesitz in irgendeiner Art beeinträchtigt wird.

Außerdem erschien uns wichtig zu sein, ob es sich bei dem Großteil unserer jugendlichen Mopedfahrer um Einzelkinder oder um Kinder mit Geschwistern handelte, überdies, ob in der Familie zwei oder mehrere Kinder vorhanden sind. Berufe und Alter wurden ebenfalls erfaßt und aufgezählt, schienen aber für die Analysen keinen wesentlichen Beitrag zu liefern und wurden deshalb in der Häufigkeitsaufgliederung weggelassen.

Von großer Bedeutung aber erschien auch die Wohnraumfrage, insbesondere die Frage, ob der Großteil der VP eigene Zimmer hat oder ob sie mit anderen Personen (Geschwister, Eltern) schlafen müssen, bzw. ob sie in anderen Räumen alleine schlafen.

a) Die Erziehungsberechtigten

aa) Art und Beruf

Bei der Frage „Die Erziehungsberechtigten“ wurden die Art und der Beruf der E. B. erfaßt.

Die Art der E. B. schien am ehesten vollständig erfaßbar zu sein mit nachfolgender Aufgliederung:

Tabelle 18: Art der Erziehungsberechtigten

leibliche Eltern		
beide Elternteile lebend		56 %
leibliche Eltern		
nur ein Elternteil lebend, nicht wieder verheiratet	Vater	1 %
	Mutter	22 %
leibliche Eltern		
nur ein Elternteil lebend, (Wiederverheiratet)	Vater	1 %
	(Stiefmutter)	
	Mutter	
	(Stiefvater)	9 %
leibliche Eltern		
Eltern geschieden, (nicht wieder verheiratet)		
Kind lebt bei	Vater	—
	Mutter	5 %
leibliche Eltern		
Eltern geschieden (Wiederverheiratet)		
Kind lebt bei	Vater	
	(Stiefmutter)	—
	Mutter	
	(Stiefvater)	1 %
unehelich geboren	Mutter	
	(verheiratet)	1 %
andere Erziehungsberechtigte		
Verwandte		—
Pflegeeltern		2 %
Amtsvormund		1 %
Sonstige E. B.		—
Stiefvater		1 %
Stiefmutter		—

Es zeigt sich, daß immerhin etwas mehr als die Hälfte Anspruch auf Vollständigkeit und Harmonie der Familiensituation erheben kann. Unter Vollständigkeit und Harmonie verstehen wir das Vorhandensein beider leiblicher Elternteile. Alle übrigen Familienkonstellationen sind unvollständig bzw. anormal. In diesen Konstellationen steht an erster Stelle die Konstellation leibliche Mutter, Vater gestorben bzw. gefallen oder vermißt. Diese Art der familiären Situation macht 22 % der Gesamtanteile aus. An zweiter Stelle mit 9 % folgt die Situation leibliche Mutter (wieder verheiratet), also das Vorhandensein eines Stiefvaters und der leiblichen Mutter. Geschieden sind insgesamt 6 %, davon 1 % wieder verheiratet. Die übrigen Anteile sind zu gering, als daß sie charakteristisch sein könnten, dennoch muß beachtet werden, daß nur 4 % andere Erziehungsberechtigte vorhanden sind. In allen übrigen Fällen ist zumindest ein leiblicher Elternteil vertreten.

Die Berufe der Erziehungsberechtigten gliedern sich auf wie folgt:

Tabelle 19: Beruf der Erziehungsberechtigten.

Selbständige Berufe	9 ‰
Beamte	3 ‰
Angestellte	22 ‰
Arbeiter und Handwerker	42 ‰
Hilfsarbeiter und Gelegenheitsarbeiter	21 ‰
Rentner und Pensionisten	3 ‰
Beide Eltern berufstätig	16 ‰
nur die Mutter berufstätig (bzw. Pensions- oder Rentenempfängerin)	26 ‰
nur der Vater berufstätig	55 ‰
andere E. B. berufstätig	3 ‰

Die zweite Tabelle zeigt uns die Verteilung der Berufstätigkeit der Erziehungsberechtigten. Interessant ist, daß die Nur-Berufstätigkeit der Mutter fast die Hälfte des Prozentsatzes der Nur-Berufstätigkeit des Vaters ausmacht. Dies bedeutet in unserem Falle, daß bei 26 % der untersuchten Mopedfahrer von den Eltern die Mutter allein berufstätig ist. Rechnet man alle berufstätigen mütterlichen Anteile zusammen, so ergibt sich ein Prozentsatz von 42 %. Dies bedeutet, daß in 42 % der Fälle die Mutter berufstätig ist. Bezeichnend ist auch die Tatsache, daß bei 16 % der Fälle beide Eltern berufstätig sind.

bb) Verhältnis zu den jugendlichen Mopedfahrern

Das Verhältnis ist überwiegend gut.

In 92 % der Fälle vertragen sich die Untersuchten gut mit ihren Erziehungsberechtigten. In 6 % sind die Beziehungen noch annehmbar und nur in 2 % der Fälle kann von einem schlechten Verhältnis gesprochen werden. Die Motive hierfür sind: „ist zu wenig zu Hause“ und „Streit wegen Geld“. In den meisten Fällen wird das Verhältnis zu den Erziehungsberechtigten durch den Mopedbesitz nicht beeinflußt. Das Verhältnis ist 72 : 28.

Motive für negative Gestaltung des Verhältnisses:

„Auspuff macht zu viel Krach-Ärger, weil er zu viel fährt — Eltern schimpfen, wenn Sohn abends wegfährt, die Eltern schimpfen schon ein wenig — Vater schimpft, wenn Sohn das Moped zu oft auseinandernimmt — Mutter schimpft wegen Reparaturkosten — Mutter schimpft, wenn er Geld fürs Moped ausgibt — kostet zu viel Geld — Mutter hat Angst, daß etwas passiert — Eltern sind gegen das Schnelfahren — Angst wegen Unfall — Mutter schimpft, wenn er dreckig heimkommt und das

Moped nicht reinigt — Eltern schimpfen, weil das Moped nicht gereinigt wird.“

Nichtbeeinflussung des Verhältnisses in 72 % der Fälle. Negative Beeinflussung mit 28 % und positive Beeinflussung überhaupt nicht.

Wenn wir hierzu die Standpunkte der E. B. gegenüberstellen, so ergibt sich folgendes Bild:

	Vater	Mutter	andere E. B.
a) anerkennend	27	31	—
b) tolerierend	22	19	1
c) resignierend	12	23	—
d) ablehnend	10	23	—
e) gleichgültig	1	1	—

Motive für „ablehnend“

Eltern haben Angst wegen „Räubern“ — Angst vor Unfall — Angst, daß er sich „derrennt“ — Eltern sind gegen das Schnelfahren — Angst vor Unfall, Angst vor Unfall — kostet zu viel Geld — soll sich lieber Einrichtung kaufen — das Moped ist zu teuer — hat sich ohne zu fragen das Moped gekauft, weil er es ja auch selbst bezahlen muß — Eltern haben kein Interesse am Sohn — kein Platz zum Unterstellen.“

Gleichgültig ist nur je 1 % der Tabelle. Bei den Ablehnungen überwiegen die mütterlichen Anteile mit 23 % über die der väterlichen mit nur 10 %.

Interessant ist, daß aber auch die Anerkennungen bei den mütterlichen die väterlichen Anteile überwiegen. Das Verhältnis ist hier 31 : 27. In der Resignation ist aber auch der mütterliche Anteil stärker vertreten, hingegen überwiegen in der Toleranz die väterlichen Anteile, wenn auch nur mit 3 %.

b) Geschwister

Die Anzahl der Geschwister bzw. der Einzelkinder geht aus nachfolgender Aufstellung hervor

Zahl der Geschwister	Zahl derjenigen, die Geschwister haben
1	28 %
mehr als 1	32 %
mehr als 5	9 %
keine Geschwister	31 %
Insgesamt gesehen haben Geschwister 69 %, während immerhin 31 % Einzelkinder sind.	

c) Wohnverhältnisse

Die folgende Tabelle gibt Aufschluß darüber, wie viele der untersuchten Jugendlichen eigene Zimmer haben bzw. allein schlafen und wie viele davon das Zimmer mit anderen teilen müssen.

Tabelle 20: Wohnverhältnisse

eigenes Zimmer	49 %
kein eigenes Zimmer, schläft allein	12 %
kein eigenes Zimmer, schläft mit anderen	
zusammen	39 %

Es zeigt sich, daß nur 39 % mit anderen in einem Zimmer schlafen müssen, während 61 % entweder ein eigenes Zimmer haben oder in einem anderen Raum (Wohnzimmer, Küche usw.) allein schlafen.

2. Mopedgruppen

a) offiziell

Der Mopedclub nimmt innerhalb des Komplexes: „Jugendliche als Mopedfahrer“ eine nicht unbedeutende Stellung ein. Mit dem Aufkommen des Mopeds und vor allem mit der Anteilnahme und dem Interesse, welches die Jugendlichen an diesem Fahrzeug nahmen, konnte es nicht ausbleiben, daß sich über die lose zusammenhängenden Gruppen jugendlicher Mopedfahrer hinaus mehr oder weniger offizielle Vereinigung bildeten, die das Moped und das Mopedfahren in den Mittelpunkt ihrer Bestrebungen stellten. Im Raume München, in dem ja diese Untersuchung erfolgte, existieren z. Z. etwa 5 bis 6 sogenannte Mopedclubs. Die Mitgliederzahl schwankt zwischen 10 und 150 Mitgliedern, wobei es hauptsächlich Jugendliche ab dem 16. Lebensjahr und Heranwachsende sind, aus denen sich die Mitglieder rekrutieren. Die Anfänge der Clubs waren meist kleine Spontangruppen, die sich dann allmählich über das Interesse zum Moped hinaus zu größeren offiziell geführten und eingetragenen Vereinen mit ausgesprochenen gesellschaftlichen, programmatisch festgelegten Interessen (gemeinschaftliche Abende, Ausflüge, Tanz, Besuch von Veranstaltungen usw.) entwickelten. Die Leitung haben meist Erwachsene inne, die diese Aufgabe ehrenamtlich ausüben.

Jeder dieser Mopedvereine hat gemäß seiner Eigenart bestimmte Tendenzen, die aber alle das Moped und das Fahren mit dem Moped gemeinsam haben. Die Initiative zur Weiterführung der ursprünglich spontan entstandenen kleinen Jugendlichengruppen geht in den meisten Fällen von Erwachsenen aus, die sich entweder Befriedigung ihres Geltungsbedürfnisses versprechen oder

die aus idealistischen Motiven heraus meinen, mit der Gründung solcher „Mopedclubs“ einen Beitrag zur Verkehrserziehung leisten zu können. Dieser Absicht stehen jedoch große Schwierigkeiten gegenüber, die hauptsächlich daraus entstehen, daß das ursprünglich sehr große Interesse der jugendlichen Mitglieder sehr bald durch die Gekonntheit und Routine der Erwachsenen abgebaut wird und gerade die Jugendlichen, die zu erfassen wichtig erscheint wieder abwandern, um in der Illegalität umso mehr der Gruppenleidenschaft zu frönen. Es sind dies vor allem die aktiven Jugendlichen, die nicht „bevormundet“ sein wollen. Für die anderen nachgiebigen, suggestiblen Jugendlichen ohne eigene Spontaneität bedeutet allerdings solch eine Verengung einen gewissen Halt, eine Orientierungsmöglichkeit, die sie sonst nicht hätten. Sie sind die typischen Mitläufer oder in diesem Falle „Mitfahrer“, ein Typ, von dem später noch ausführlich die Rede sein wird.

Daß ein solcher von Erwachsenen geleiteter Mopedclub jedoch durchaus positive Ergebnisse haben kann, zeigt sich an dem Experiment „Jugendgruppe der Verkehrswacht am Harthof“. Wie schon der Name sagt, ist dies eine Gruppe von Jugendlichen, die unter dem Protektorat der Verkehrswacht stehen. (Die Verkehrswacht ist eine Einrichtung Bayerns zur Hebung der Verkehrssicherheit und zur Steuerung des immer größer werdenden Verkehrschaos durch Verkehrserziehung. Sie arbeitet eng mit der Verkehrspolizei — Abt. Verkehrserziehung im Polizeipräsidium München —, dem Verkehrsparlament sowie mit anderen Institutionen und Sicherheitsorganen zusammen).

In vorliegendem Falle wurde eine Spontangruppe jugendlicher Mopedgruppen, die die Gründnug eines privaten Mopedclubs anstrebten, von der Verkehrswacht aufgefangen und als „Jugendgruppe der Verkehrswacht“ deklariert. Die ursprüngliche Spontangruppe, die wahrscheinlich bald wieder auseinandergegangen wäre, wurde so der Kern einer immer mehr anwachsenden Groß-Gruppe jugendlicher Mopedfahrer, der selbstverständlich jetzt auch mehr Mittel und Wege zur Verfügung stehen, als es vorher der Fall gewesen wäre. Ein Beweis hierfür ist die Tatsache, daß an finanziellen Aufwendungen zum Aufbau dieser Gruppe seitens der Verkehrswacht allein schon in einem Zeitraum von ca. 6 Monaten 5 000,— DM bereitgestellt wurden. Die Leitung haben Erwachsene inne. Einer der Leiter ist ein Gewerbelehrer, die zwei anderen ein Polizeilehrer und der 1. Vorsitzende der Verkehrswacht.

Das Programm dieser Gruppe ist hauptsächlich: Weiterbildung der Jugendlichen in technischer Hinsicht, Verkehrserziehung und Pflege des Gemeinschaftslebens. Die Gruppe umfaßt z. Z. etwa 50

Mitglieder, ist aber ständig im Wachsen begriffen: Um die Zugehörigkeit zu dieser Verkehrswacht-Jugendgruppe auch nach außen hin sichtbar werden zu lassen, bekamen alle Mitglieder jetzt einen weißen Dreß (Winter- und Sommerdreß), gekennzeichnet durch das Abzeichen der Verkehrswacht. Die wöchentlichen Zusammenkünfte finden z. Z. noch in dem Jugendheim der offenen Tür, am Harthof, statt, doch ist der Bau eines eigenen Vereinshauses vorgesehen.

Daß es neben diesen offiziellen Mopedgruppen aber auch noch andere gibt, geht aus nachfolgender Aufstellung hervor:

Mitgliedschaft?

- | | | |
|----|------|------|
| a) | ja | 13 % |
| b) | nein | 87 % |

Wir ersehen daraus, daß fast 90 % der untersuchten 100 Jugendlichen nicht „organisiert“ sind. Die Motive hierfür sind verschieden.

An erster Stelle steht das Motiv Gelegenheitsmangel. Es kann jedoch angenommen werden, daß hier auch das Motiv Interesslosigkeit mit einfließt. An zweiter Stelle folgt das Motiv: Zeitmangel und an 3. Stelle schließlich das Motiv Unbekanntheit.

b) inoffiziell

Unter den Nichtmitgliedern offizieller Mopedclubs finden sich eine ganze Reihe, die inoffiziellen Mopedgruppen angehören, sogenannte „Mopedblasen“. Hier sind im Gegensatz zu den offiziellen Gruppen nicht Erwachsene die Leiter, sondern die Jugendlichen selbst. Meist gibt es keinen ausgesprochenen Leiter oder Führer, sondern es herrscht eine Art fließendes Gleichgewicht. Die Größe der Gruppen schwankt zwischen 5 und 20 Mitgliedern. Es sind meist Angehörige einer übergeordneten größeren Gruppe, die sich in dieser speziellen Gruppe zusammenfinden. So z. B. die Jugendlichen eines bestimmten Wohnviertels oder die jugendlichen Angehörigen eines bestimmten Betriebes, aber auch Jugendliche eines bestimmten Vereines. In diesen Fällen ist also nicht das Moped der Kontaktstifter, sondern der Kontakt ist bereits vorhanden und das Moped ist nur ein Magnet, das die sozialpsychologischen Gruppen einem bestimmten Zweck, nämlich dem Mopedfahren zuführt.

Daß der Großteil der Jugendlichen allerdings lieber in Begleitung fährt, d. h. die Gemeinschaft auch als Mopedfahrer bevorzugt, geht daraus hervor, daß 83 % lieber in Begleitung fahren, dagegen nur 17 % allein.

Die Hauptmotive für das Fahren in Gemeinschaft sind an erster Stelle das Abwechslungsbedürfnis und an zweiter Stelle rationale Motive, wie Hilfe bei Pannen, Unfällen usw.

Das Treffen mit den Mopeds nach Feierabend oder am Wochenende ist sehr beliebt. Es sind insgesamt 82 %, die andere mit den Mopeds aufsuchen und treffen und nur 18 %, die keine Mopedtreffen bezwecken.

Der Ort der Treffen ist verschieden. Bevorzugt wird das Treffen vor der eigenen oder der Wohnung der Freunde, bestimmte charakteristische Plätze und Orte wie Kirchen, Kinos, Gaststätten und auch Vereinslokale.

Wie die Häufigkeitsverteilung bezüglich der Zeit aussieht, zeigt folgende Tabelle

Tabelle 21: Bevorzugte Tageszeit

Tageszeit	Anteile
abends	39
zum Wochenende	11
beides	26
unbestimmt	6

Daraus geht hervor, daß das Treffen nach Feierabend das beliebteste ist. Aber auch die Kombination nach Feierabend und zum Wochenende erfreut sich großer Beliebtheit.

Die Zahl der sich Treffenden schwankt ebenfalls, wie die folgende Aufstellung ersehen läßt.

2	8
2— 5	39
6—10	20
11—20	12
21—30	1
unbestimmt	2

Die Größenordnung 21—30 ist nur mit 1 % vertreten, währenddessen die unbestimmte Größenordnung 2 % ausmacht. Dies beweist, daß die kleineren Gruppen am häufigsten vertreten sind. Die extrem große Gruppe 20—30 ist selten, fällt aber dann natürlich sofort auf und wird deshalb auch leicht überbewertet.

Zu extrem großen Gruppenbildungen kommt es dann, wenn sich kleinere Gruppen zu einem bestimmten Zweck zusammenschließen. Meist ist es das Rennmotiv, welches zu diesem Zusammenschluß führt. Es sind aber auch noch eine Reihe anderer Motive, die einen solchen Zusammenschluß herbeiführen können.

Die Hauptmotive für die Treffen Jugendlicher mit ihren Mopeds haben folgende Rangordnung:

1. Das Fahrmotiv
2. Das Kontaktmotiv

Unter 1. fallen beispielsweise die Ausflüge, die Spazierfahrten ohne bestimmtes Ziel, die Rennen.

Unter 2. gehören hauptsächlich das Fachsimpeln, und der Meinungsaustausch, aber auch das Fahren ins Kino, in die Wirtschaft usw.

Teilweise können 1 und 2 ineinander übergehen und wiederum Motivbündel bilden, doch ist das eine Motiv immer führend und kann bei genauer Analyse festgestellt werden.

Die Mopedrennen (unter 1) nehmen eigentlich eine Sonderstellung ein. Sie sind bei dem größten Teil der jugendlichen Mopedfahrer sehr beliebt. 63 % nehmen an Rennen offizieller oder inoffizieller Art teil. 37 % lehnen es ab, an Rennen teilzunehmen. Die Rennen werden an verschiedenen Orten durchgeführt, wie folgende Tabelle ersehen läßt.

Tabelle 22: Orte, an denen Mopedrennen durchgeführt werden

in stillen Seitenstraßen	34 0/0
auf abgesperrten Plätzen	6 0/0
auf Landstraßen	18 0/0
im Verkehr	1 0/0
an verschiedenen Orten	4 0/0

Die Zeit der Treffen ist ebenfalls verschieden. Siehe nachfolgende Aufstellung:

Tabelle 23: Zeit der Treffen

abends	24
zum Wochenende	13
beides	21
unregelmäßig	5

Die Hauptmotive für die Ablehnung von Rennen sind in folgender Rangordnung:

1. Schonung des Motors
2. Keine Freunde, die mitmachen, bzw. Freunde haben keine Mopeds
3. Verbot seitens der Erziehungsberechtigten

Über die Hauptmotive für das Rennen gibt nachfolgende Aufstellung Auskunft:

vorwiegend technisches Interesse	
Leistung prüfen	44
Freude an Geschwindigkeit	5
Geltungsbedürfnis, Freude am eigenen Können	7
zum Vergnügen	7

Bei der Motivgruppe „Leistung prüfen“ dürfte das technische Interesse (also mehr rational gefärbte Interessen) überwiegen, während bei den anderen Motivgruppen emotional gefärbte Interessenrichtungen vorliegen dürften.

Hier ist wiederum — wie bei den Mopedtreffen allgemein — die Zeit nach Feierabend bevorzugt. An 2. Stelle kommt wieder die Kombination „abends“ und „zum Wochenende“ und an 3. Stelle zum Wochenende allein. Erst an letzter Stelle und zwar nur mit 5 % kommen die unregelmäßigen Zeiten.

3. Der jugendliche Mopedfahrer und die anderen Verkehrsteilnehmer

Bei dieser Frage wurde nach dem sympathischsten und unsympathischsten Verkehrsteilnehmer gefragt, wobei die jeweilige Anerkennung bzw. Ablehnung begründet werden mußte. Es ergab sich folgende Verteilung:

Tabelle 24: Die Stellung zu anderen Verkehrsteilnehmern

	bevorzugt	abgelehnt
a) Autofahrer	45 %	19 %
b) Motorradfahrer	22 %	4 %
c) Rollerfahrer	2 %	2 %
d) Mopedfahrer	15 %	3 %
e) Radfahrer	3 %	9 %
f) Fußgänger	13 %	61 %

Daß die Begründung sehr oft jeder sachlichen Grundlage entbehrt, und manche sogar als ausgesprochen affektiv anzusprechen ist, zeigt die nachfolgende Aufstellung der Motive.

a) Autofahrer

Motive für Anerkennung:

Fahren nicht so schnell und vorsichtiger wie Motorradfahrer, geben acht auf den Verkehr und können es sich nicht leisten, leichtsinnig zu sein — hindern nicht — fahren ziemlich korrekt und ihre eigene Bahn — haben nicht so viel Dummheiten im Kopf — fahren schnell vorbei — fahren geradeaus zu — sehr hilfsbereit, gute Erfahrungen — passen besser auf wie Motorradfahrer — rücksichtsvoll — sichere Fahrer — seriös — man kann genau feststellen, wie man dran ist — fahren geradeaus — weil er selbst im Auto des Vaters mitfährt — fahren nicht so „geschert“ wie die Motorradfahrer — fahren vorschriftsmäßig — fahren korrekt — fährt gut (König im Straßenverkehr), am rücksichtsvollsten (Onkel ist Fernfahrer) — gut und leistungsstark — nicht so „geschert“, gut und sicher — vorsichtig und ruhig — fahren gut und anständig — meist anständig — können nur anständig fahren — kein Motiv — am rück-

sichtsvollsten — räubern nicht wie Mopedfahrer und Motorradler — müssen auf dem Platz bleiben — nicht so gemein — fahren vernünftig — können nicht zwischendurchfahren — ziemlich sicher — nicht „geschert“ — sympathisch, weil Vater auch Wagen hat — Bewunderung — solide Leute — stellen was dar.

Motive für Ablehnung:

Fahren zu langsam und da kann man nicht mit und muß halten — fahren geschert — nehmen keine Rücksicht auf Mopedfahrer — rücksichtslos, besonders LKW-Fahrer — brauchen mehr Platz — die „schwänzeln“ zu viel, besonders LKW — bilden sich zu viel ein — die glauben, daß sie allein da sind — brauchen viel Platz und sind eingebildet — schimpfen gleich — fahren gehässig — fahren gemein und schneiden, wenn sie merken, daß man überholen will — wenn man überholen will, fahren sie schneller — LKW zu groß und zu viel Platz — ist ihm mal einer reingefahren — schneiden.

b) Motorradfahrer

Motive für Anerkennung:

Brauchen nicht so viel Platz — nicht schnell und nehmen nicht viel Platz weg — fahren rücksichtsvoller als Moped- und Autofahrer — haben auch nur zwei Räder — haben Verständnis für Mopedfahrer — gemäßigte Fahrer, Motorrad ist besser wie Auto — sind nicht so gemein — stehen auf gleicher Ebene wie Mopedfahrer und daher auch mehr gefährdet wie Autofahrer — sportlich, gleiches Schicksal wie Mopedfahrer — weniger Belästigung — sympathisch, hat immer wieder Freude, wenn er sie sieht — hilfsbereit — tolle Fahrer — schneidig — forsche Fahrer.

Motive für Ablehnung:

Die fahren überall durch — sind verrückt — unangenehme Fahrer — wilde Fahrer.

c) Rollerfahrer

Motive für Anerkennung:

Möchte selbst Roller fahren — sicher und ruhig.

Motive für Ablehnung:

Hatte mal Unfall mit Roller — schneiden.

d) Mopedfahrer

Motive für Anerkennung:

Hält Verkehr selten auf, weil er überall durchkommt — fahren vorsichtig — können nicht so schneiden — weil er selber einer ist — können einschätzen, wie sich der andere verhalten wird — weil er auch Moped fährt — weil selbst Mopedfahrer — zünftige Leut — kann nicht so viel passieren wie mit Auto — sympathisch — schneidige Fahrer.

Motive für Ablehnung:

Weil er sich jetzt Roller kaufen will — weil Halbstarke — räubern zu viel — räubern und rasen.

e) Radfahrer

Motive für Anerkennung:

Sind meistens am Radlerweg — stören nicht — fahren vorsichtig — stören am wenigsten.

Motive für Ablehnung:

Halten sich nicht an Verkehrszeichen — fahren zick-zack — unberechenbar — kommen langsam vom Fleck und fahren mitten auf der Straße — geben zu wenig acht — sind unsicher — müssen überall durch — unsicher und fahren überall zwischendurch — unbeholfen — immer im Weg.

f) Fußgänger

Motive für Anerkennung:

Belästigen nicht viel den Verkehr — haben Verständnis und nehmen Rücksicht auf den Verkehr, aber Verkehr nimmt keine Rücksicht auf Fußgänger — kommen einem nicht in den Weg — kommen noch am sichersten ans Ziel — behindern am wenigsten — behindern nicht — stehen nicht im Weg — können nicht gefährlich werden — gehen auf Gehsteig — bleiben am Gehsteig bis man mit dem Moped vorbei ist — am wenigsten auf der Fahrbahn.

Motive für Ablehnung:

38mal mit der Begründung unberechenbar — laufen mitten in die Straße rein und geben am wenigsten Obacht — laufen saublöd über die Straße — unvorsichtig — tolpatschig auf der Straße — unsicher im Verkehr — meistens alte Leute, die nicht wissen, wie sie sich verhalten sollen — laufen über die Straße wenn „warten“ ist — unberechenbar, besonders die Alten — unsympathisch, weil unbeholfen und unberechenbar — störend und unvorsichtig — Tulpatsche.

C. Das Verhältnis zum Fahrzeug

1. Die Arten des Verhältnisses

Die Art eines Verhältnisses zu einem Objekt kann verschieden getönt sein. So kann einmal das rein sachliche Interesse im Vordergrund stehen (Interesse am Motor beispielsweise), welches das Verhältnis auf eine mehr objektive Grundlage stellt, es kann aber ebenso eine Art kompensatorisches Bedürfnis die Verhältnisart kennzeichnen, so daß die Grundlage mehr subjektiver Art ist. Innerhalb dieser zwei Hauptmöglichkeiten gibt es nun verschiedene Varianten,

bei denen aber immer eine mehr objektiv zentrierte Art des Verhältnisses — wir wollen sie den objektzentrischen Kontakt nennen —, oder eine mehr subjektiv zentrierte Art des Verhältnisses besteht, die wir den subjektivzentrischen Kontakt nennen wollen.

- a) Der objektzentrische Kontakt ist dadurch gekennzeichnet, daß in dem Moped eben nur ein Objekt gesehen wird, ein Objekt, dessen Reiz entweder in seiner Benutzung, also in der Qualität des mit ihm zu Erreichenden oder in ihm selbst liegt (technisches Interesse). In beiden Fällen ist entscheidend das sachliche Interesse am Objekt.
- b) Der subjektzentrische Kontakt wird charakterisiert durch eine Art emotionales Interesse, bei dem die mehr ichbezogenen Interessen überwiegen. Hier gibt es wieder zwei Möglichkeiten. Einmal wird das Moped wieder als ein Mittel zum Zweck, allerdings jetzt in mehr emotional-ichhaftem Sinne aufgefaßt (z. B. Mittel zur Erlangung des sozialen Kontaktes), zum anderen als ein Mittel um eigene ichhafte Tendenzen zum Ausdruck bringen zu können.

Die vier Typen des jugendlichen Mopedfahrers ergaben sich auf Grund der Erkenntnis dieser vier Tendenzen.

Die Feststellung, ob es sich hier um diese oder jene Art des Verhältnisses handelte, erfolgte einmal auf Grund der Befragung nach den Komplexen: Zufriedenheit, Namensgebung, Verleih, Unterbringung nachts, Reinigung, Reparaturen und Motor-Zeitschrift, zum anderen aus der Zusammenschau anderer Komplexe, wie Fahrmotiv, Wahl- und Anschaffungsmotiv, Änderungsmotiv, der Beantwortung der Motivfragen, Feststellung des Fahrstils usw.

Bei der Auswertung des Komplexes „Zufriedenheit“ ergab sich, daß 89 % mit ihrem Fahrzeug zufrieden sind. Unzufrieden sind 11 % und zwar aus folgenden Motiven heraus: „nicht schnell genug — unmodern — geht nicht richtig — in den Bergen zu schwach — viel Reparaturen — will lieber Roller — schon zu klapprig — federt nicht gut“.

Welches Fahrzeug die Jugendlichen lieber hätten, geht aus folgendem Ergebnis hervor: Ein anderes Moped wollen 18 % aus ähnlichen Motiven, währenddessen 62 % lieber ein Auto hätten, 27 % ein Motorrad und 5 % einen Motorroller. Weder das eine noch das andere wollen nur 6 %.

Die Motive für den Besitz eines Autos sind meist: Schutz vor Witterung — bequemer — kann jemand mitgenommen werden — sicherer usw.

Die Motive bei dem Besitzwunsch nach einem Motorrad sind hauptsächlich: rasanter, sportlicher, kostet nicht so viel wie Auto, kann man Freundin mitnehmen usw.

Die Motive für den Besitz eines Motorrollers sind: geht schneller wie Moped, kann man Sonntagskleidung anziehen, kann man Freundin mitnehmen usw.

Insgesamt betrachten also 94 % der jugendlichen Mopedfahrer das Mopedfahren als ein Übergangs- und Notlösung, die man aber ungeachtet des späteren Wechsels zunächst mal weidlich auskostet.

Wie lange die jugendlichen Mopedfahrer noch durchschnittlich Moped fahren wollen, zeigt folgendes Ergebnis.

Es stellte sich heraus, daß 43 % noch 1—2 Jahre fahren wollen, 21 % nur noch $\frac{1}{2}$ Jahr, 11 % noch 2—4 Jahre und nur 5 % über 5 Jahre. Dies trifft sich mit dem, was vorhin festgestellt wird, nämlich, daß bei den meisten Jugendlichen das Moped nur ein Übergangsfahrzeug ist.

In 10 Jahren wollen die meisten Jugendlichen ein Auto fahren, insgesamt 88 %. Die Wahl des Wagentyps schwankt zwischen einem Kleinwagen und einem Mercedes 300 SL. Mehr vertreten sind jedoch die großen Wagentypen wie Opel-Rekord, Mercedes, DKW usw. Viele wollen allerdings auch einen VW fahren.

Über die weitere Häufigkeitsverteilung anderer Fahrzeuge, die in 10 Jahren gefahren werden wollen, gibt nachstehende Tabelle Auskunft.

Tabelle 25: Fahrzeuge, die in zehn Jahren gefahren werden:

Auto	88 %
Motorrad	8 %
Motorroller	1 %
Moped	2 %
zu Fuß	1 %

2. Die Konsequenzen des Verhältnisses

Bedeutet das Moped bei dem größten Teil der Jugendlichen ein Art Not- bzw. Übergangslösung, weil sie auf Grund ihres jugendlichen Alters noch nicht in der Lage sind, ein größeres Fahrzeug benutzen zu dürfen, so schließt diese Erkenntnis aber nicht aus, daß innerhalb dieses Komplexes mehrere typische Verhältnissarten bestehen. Sie sind jedoch alle gekennzeichnet durch Überwiegen entweder des sachlichen Kontaktes oder, wie wir es nannten, des objektzentrischen Kontaktes oder des mehr ichhaften Kontaktes (individuozentrischer Kontakt).

So kristallisierte sich im Laufe der vorliegenden Untersuchung eine Art des Verhältnisses heraus, die wir unter dem Titel „Das Moped als Gefährte“ fassen wollen.

Wie schon der Name „Gefährte“ sagt, hat hier das Fahrzeug mehr den Charakter eines Partners. Es bedeutet eine ausgesprochen emo-

tional gefärbte Beziehung des Jugendlichen zu seinem Moped, wobei selbstverständlich auch andere Beziehungsfaktoren vorhanden sein können. Im Vordergrund jedoch steht die emotionale Bindung, die sich dann in der Praxis so auswirkt, daß dem Fahrzeug ein Name gegeben wird. Diese Art des Kontaktes ist jedoch, wie sich aus nachfolgender Aufstellung ergibt, recht wenig häufig vertreten. 86 % benennen ihr Fahrzeug nicht und nur 14 % geben ihrem Moped einen Namen.

Folgende Tabelle gibt eine Übersicht über die Art der Namen und ihre Motivation.

Name	Motiv
Mecki	seine Freundin heißt so
Maxi	Vater hat sein Motorrad „Alma“ getauft und da mußte ein männlicher Name her.
Susi	gefällt ihm
alter Spezi	ist so schnell wie ein Blitz
Blitz	ist so schnell wie der Blitz
Maxi	nach Freundin benannt
Norton-Micky	Norton ist eine schnelle Maschine und Micky weil so klein
Blue-Tiger	kein Motiv
Trixi	Name seiner Freundin
Mucki	Name eines Mädchens, das er heimlich liebt
Mecki	Name seiner Freundin
Baby	weil es ein Baby unter den Fahrzeugen ist, auch seine Freundin nennt er so
Devil	kein Motiv

Die Motive für die Nichtbenennung des Fahrzeuges sind u. a. kindisch — nicht dran gedacht — noch nie der Einfall gekommen — kein Interesse — kein Grund — egal — keine Veranlassung — sinnlos — ist ja totes Inventar und diesem gibt man keinen Namen — ist ein „Schmarrn“ — ist sowieso der Name darauf (Cavalier NSU) — Zweckfahrzeug — ist eine Maschine und kein Mädchen — wie kommen Sie auf diese Idee?

Aber nicht nur die Namensgebung beleuchtet die Art des Verhältnisses. Auch die Tatsache, daß der eine sein Moped verleiht, der andere nicht, wirft ein bezeichnendes Licht auf die Art der Bindung zu dem Moped. Nachfolgendes Ergebnis gibt hierüber Aufschluß. Es zeigt sich, daß der größte Teil, nämlich 68 %, ihr Fahrzeug niemals verleihen, dies geschieht aus verschiedenen Motiven heraus. Hingegen sind 32 % bereit, ihr Moped zu verleihen.

Daraus geht hervor, daß weit über die Hälfte ihrem Fahrzeug nicht gleichgültig gegenüberstehen. Die Gründe hierfür sind freilich meist

recht materieller Natur, doch finden sich auch welche (s. Motivaufgliederung), die aus anderen Gründen ihr Fahrzeug nicht herleihen wollen.

Motive für Ablehnung des Verleihs: Angst, daß es kaputt gemacht wird — grundsätzlich nicht — weil andere es wieder anders behandeln — ihm hat auch niemand eines geliehen, als er noch keines besessen hatte — ist zu gefährlich — wenn was passiert muß er bezahlen — weiß niemand, dem er es leihen könnte — scheut Kosten bei einem evtl. Unfall und die Versicherung bezahlt nichts — die Eltern erlauben es nicht.

Ein bezeichnendes Licht auf das Verhältnis zum Moped wirft auch die Unterbringung nachts.

38 % bevorzugen es, ihr Fahrzeug im Keller unterzubringen, 27 % stellen ihr Moped in einer Garage unter, 21 % in einem Schuppen o. ä. und nur 14 % lassen ihr Fahrzeug über Nacht im Freien stehen. Immerhin decken von diesen 14 % 11 % ihr Fahrzeug zu, so daß nur 3 % daß Moped im Freien unzugedeckt stehen lassen.

Das Bild rundet sich ab, wenn wir feststellen, daß 99 % ihr Fahrzeug reinigen und nur 1 % nicht.

Die gründliche Reinigung einmal in der Woche steht an erster Stelle, ebenso die oberflächliche Reinigung in der Woche einmal.

Das Motiv für die Nichtreinigung des Fahrzeuges, die nur 1 % ausmacht, ist: es gefällt ihm besser, wenn es dreckig ist.

Auch, daß der größte Teil der Jugendlichen anfallende Reparaturen selbst ausführt, ist bezeichnend für die Art des Verhältnisses. Die Motive hierfür sind natürlich auch stark materieller Überlegungsart, doch besteht in den meisten Fällen auch ein sehr starkes Interesse am Technischen. In überspitzter Form zeigt sich das bei einem bestimmten Typ der Jugendlichen, von dem später noch ausführlich die Rede sein wird.

Daß dieses technische Interesse bei dem größten Teil der Jugendlichen aber noch nicht sonderlich zielgerichtet ist, zeigt nachfolgendes Ergebnis:

61 % interessieren sich über den Besitz des Fahrzeuges hinaus nicht weiter dafür. Dieser Teil der Jugendlichen liest weder eine Motorzeitschrift, noch andere technische Literatur. Die restlichen 39 % jedoch sind entweder Abonnenten einer solchen Zeitschrift, oder lesen sie zumindest regelmäßig.

Die Arten der gelesenen Zeitschriften: „ADAC“, „Auto-Revue“, „Ford-Revue“, „Hobby“, „Kfz-Fachblatt“, „Kraft-Handwerk“, „Der Kleinwagen“, „Das Moped“, „Das Motorrad“, „Motor-Rundschau“, „Motor-Sport“, „Motor-Wahl“.

Hauptmotive für das Nichtlesen einer Motor-Zeitschrift: „kein Interesse — keine Gelegenheit. — Zeitmangel“.

VI. Typen des jugendlichen Mopedfahrers

Schon in den Voruntersuchungen fanden wir eine Anzahl typischer genereller Unterschiede bei den jugendlichen Mopedfahrern, die uns schließlich bewogen, diese im Rahmen einer Typisierung näher zu charakterisieren.

Diese Unterschiede wurden hauptsächlich auf Grundsätzliches bezogen gefunden. Im wesentlichen war der Ausgangspunkt für die Kennzeichnung einzelner Typen die Art des Verhältnisses zum Fahrzeug, die sich ja dann in den verschiedensten Komplexen verschieden auswirkt. Es konnte immer wieder festgestellt werden, daß entweder eine mehr sachliche und auf das Objekt bezogene Einstellung auf das Fahrzeug bestand oder eine mehr ichhafte Einstellung, die das Moped mehr als ein Mittel zum Zweck ansieht. Auf Grund dieser beiden tiefgreifenden Unterschiede zeigten sich vier Abarten.

A. Der Mitfahrer

Der erste Typ des jugendlichen Mopedfahrers, den wir als „Mitfahrer“ bezeichnen wollen, ist charakterisiert durch eine mehr ichhafte Einstellung¹⁾. Das Moped wird als ein Mittel zum Zweck betrachtet und zwar als ein Mittel zur Erlangung sozialen Kontaktes. Im Vordergrund steht also das Kontaktmotiv, welches so stark ist, daß es alle anderen Motive in den Hintergrund zu drängen vermag. Es ist der Typ, der bei der Motivfrage ob er auch Moped fahren würde, wenn er der einzige in der Bekanntschaft mit einem Moped wäre mit „Nein“ antwortet. Ihm geht es nicht um das Mopedfahren an sich, auch nicht um den Lustgewinn, der hieraus resultiert, sondern einzig und allein um das Mitdabeiseinkönnen, um die Teilnahme an den Zusammenkünften und Vorhaben der Freunde. Bei diesem Typ des Mitfahrers spielt das Moped also die Rolle eines Mittlers, der in der Lage ist, den gewünschten und begehrten Kontakt herbeizuführen.

Die Kriterien für die Kennzeichnung dieses Typs sind, wie schon gesagt, hauptsächlich die Einstellung zum Fahrzeug, die sich zeigt, in der Art der Benutzung, der Pflege, den eventuellen Änderungen, der Teilnahme an Mopedrennen, Mopedvereinigungen, der Unterbringung usw. Diese Komplexe und ihre Beantwortung kristallisieren diesen Typ am schärfsten heraus. Daneben muß natürlich auch die Beantwortung der anderen Fragenkomplexe zur Beurteilung mit herangezogen werden.

¹⁾ Vgl. hierzu den „ichhaften“ Menschen nach F. Künkel.

B. Der Benutzer

Ein weiterer, sehr deutlich in Erscheinung getretener Typ ist der „Benutzer“. Dieser „benutzt“ das Moped. Auch als Mittel zum Zweck, auf einer ausgesprochenen realen und nüchternen Ebene. Das Moped dient ihm zur schnelleren Fortbewegung, aber nicht um des Genusses der schnelleren Fortbewegung willen, sondern zur Erlangung eines bestimmten Fahrzieles. Das Fahrziel kann verschiedener Art sein. Es kann der begehrte Urlaubsort sein oder auch die Arbeitsstätte. Entscheidend ist hier, daß das Moped als solches weitgehend in den Hintergrund tritt. Während bei dem „Mitfahrer“ das Moped dazu da ist, um das Ansehen der Freunde zu gewinnen und um in ihre Nähe zu gelangen liegt hier eine gewisse Bedeutung des Mopeds nur in seiner Eigenschaft ihn, nämlich den Benutzer, an Ort und Stelle zu tragen. Auch hier sind die gleichen Komplexe für die Beurteilung dieses Typs maßgebend. Bei der Motivfrage „Würden Sie auch Moped fahren, wenn Sie der einzige in Ihrer Bekanntschaft mit einem Moped wären?“ antwortet dieser Typ mit „Ja“. Auch interessiert es ihn weniger, wie schnell sein Moped fährt, und ob es besondere Klangeffekte besitzt.

C. Der „Technikus“

Der dritte Typ, den wir als „Technikus“ bezeichnen wollen, ist hingegen von ganz anderer Art. Bei ihm steht das sachliche Interesse am Objekt im Vordergrund. Das Moped ist ihm Experimentierobjekt, an dem er seine Ambitionen erproben kann. In gewissem Sinne ist ihm das Fahrzeug also auch ein Mittel zum Zweck, doch besteht hier ein Interesse, das ganz spezifischer Art ist. Das Interesse richtet sich auf das Objekt, nämlich das Moped selbst. In ihm liegen die Möglichkeiten, seine Interessen weiterzubilden und zu befriedigen. Während bei dem „Mitfahrer“ das Moped ein Mittel zum Zweck ist, sozialen Kontakt zu erlangen, bei dem Benutzer ein Mittel zum Zweck, reale Ziele zu erreichen, ist das Moped dem Technikus ausgesprochenes Experimentierobjekt. Die Beurteilung dieses Types ergibt sich hauptsächlich aus dem Komplex „Änderung am Fahrzeug“.

D. Der „Lässig-Rasante“

Der vierte Typ schließlich, der Lässig-Rasante, ist der Typ des jugendlichen Mopedfahrers, der heutzutage auf Grund seiner Eigenart am meisten in Erscheinung tritt. Seine Einstellung zum Moped ist ausgesprochen ichhafter Natur. Das Moped wird aber nicht, wie beim „Mitfahrer“, als Mittel zum Zweck betrachtet, sondern es ist Selbstzweck geworden. Der Lässig-Rasante braucht das Moped, um seinen Antrieben, Strebungen und Bedürfnissen Ausdruck zu geben.

Es ist derjenige, der mit Geknatter und waghalsigem Tempo durch die Straßen fährt, meist in rasantem Rennfahrerstil und halb liegend. Es zeigt sich hier ein Drang nach Darstellung, nach Nachahmung, der meist überkompensatorisches Bedürfnis nach Erwachsensein darstellt. Die Eigenart dieses Typs ist aber nicht nur gekennzeichnet durch ein Übermaß an Können, an Darstellung, akrobatischer Geschicklichkeit, sondern wir finden als Kennzeichen dieses Typs ebenso die lässige, bequeme, halb in sich zusammengesunkene Haltung, die aber ebenso wie die Darstellung der Kraft und Geschicklichkeit, Darstellung der Überlegenheit sein soll. Hier zeigt sich also ganz deutlich ein Wunsch, größer und stärker sein zu wollen, ein Wunsch, es den Erwachsenen nachzutun, der einem geschulten Beobachter jedoch sehr schnell eben das Mißverhältnis der Tatsächlichkeit und dem Gewünschten zeigt. Der Lässig-Rasante baut sein Fahrzeug nicht um, weil er spezifisches Interesse an der technischen Veränderung hat, sondern ihm geht es darum, eine möglichst große Ähnlichkeit mit schweren Motorrädern und anderen ihm erstrebenswert erscheinenden Attribute erwachsener Kraftfahrzeughalter herbeizuführen. So bedeutet im Gegensatz zu den anderen Typen, eine Anbringung eines „D-Schildes“ nicht eine Änderung aus Nützlichkeitserwägungen heraus, sondern ist Ausdruck des Bestrebens, sich auf eine gleiche Ebene mit dem Autofahrer bzw. Motorradfahrer zu stellen. Die Lässigkeit, die wir im Verhalten dieses Typs so hervorstechend bemerken, hat aber auch noch eine andere Note. Sie ist Ausdruck einer verdrängten Motorik, einer Tendenz, sich einen besonderen Genuß dadurch zu verschaffen, daß im Gegensatz zu der eigentlich höchste Anspannung erfordernde Schnelligkeit eine möglichst spannungslose Haltung eingenommen wird. Dieser Typ veranstaltet Mopedrennen nicht um Leistung zu prüfen, wie beispielsweise der Technikus, sondern ihm liegt daran, sich zu produzieren. Es ist derjenige unter den vier Typen, der schon an seinem Verhalten erkennbar ist.

VII. Verkehrspädagogische Überlegungen

A. Allgemeines

Es wäre überheblich, auf Grund einer solchen Arbeit, wie sie vorliegende darstellt, nun mit fertigen Rezepten die Verkehrerziehung, die in unserem Fachgebiet eine der brennendsten Fragen der Gegenwart ist, aufwarten zu können. Über dieses Problem wurde schon so viel geschrieben und gesprochen, daß es verfehlt wäre, Grundsätzliches hierzu zu sagen. Wenn zu diesem Thema und diesem Kapitel, wenn auch nur zu einem kleinen Ausschnitt, dennoch Stellung genommen wird, so aus der Ansicht heraus, daß gewisse Konsequenzen gezogen werden sollten, die vielleicht einen kleinen Bei-

trag zu den grundsätzlichen Verbesserungsvorschlägen berufener Fachleute liefern könnten.

Das Problem Verkehrserziehung kann allerdings nur, und dies soll ausdrücklich betont werden, aus den Erfahrungen vorliegender Arbeit beleuchtet werden, d. h. es soll versucht werden, ausgehend von den Ergebnissen gewisse verkehrserzieherische Maßnahmen zu erschließen und aufzuzeigen.

Wenn wir uns rückschauend einmal vergegenwärtigen, wie denn der jugendliche Mopedfahrer unserer Untersuchung eigentlich aussieht, d. h. welches Strukturbild er uns bietet, so finden wir zweierlei. Einmal eine durchgängige Geformtheit, die durch die Tatsache des Mopedfahrens bedingt ist, zum anderen typische Verschiedenheit auf Grund struktureller Persönlichkeitsmerkmale. Die Konsequenz die sich daraus ergibt, ist: die Notwendigkeit, in unserem Falle den Jugendlichen speziell, generell den Menschen in seiner Beziehung zu der ihn umgebenden spezifischen Umwelt zu sehen und zu beurteilen. Mit anderen Worten, ein Mopedfahrer bringt ganz andere Voraussetzungen mit als ein Fußgänger, und ein Autofahrer ist durch die Tatsache, daß er das größte unter den vierrädrigen Verkehrsmitteln fährt, anders praedisponiert als beispielsweise der Motorradfahrer. Soll eine verkehrserzieherische Maßnahme also wirklichen Erfolg haben, so muß sie diesem Umstand weitgehendst Rechnung tragen und die entsprechenden Maßnahmen darauf abstimmen. In der Praxis müßte dies also so aussehen, daß sich die eigentliche Verkehrserziehung (Verkehrsregelung durch verkehrstechnische Maßnahmen, wie Schilder-Aufstellung usw. rechnen wir nicht zu den verkehrserzieherischen Maßnahmen) immer auf die eigentliche Problematik des zu Erziehenden richtet. So wird beispielsweise ein Autofahrer ganz andere Unterweisungen und Aufschlüsse bekommen müssen als der Motorradfahrer usw. Diese gezielte Verkehrserziehung hat auch den Vorteil nicht anonym zu sein, sondern jeden einzelnen Verkehrsteilnehmer in seiner Problematik anzusprechen. Neben dieser gezielten Verkehrserziehung, die sich auf die mehr generelle Problematik des einzelnen Verkehrsteilnehmers richtet, zeigt sich aber auch noch eine andere Notwendigkeit, die aus der 2. Erkenntnis resultiert. Es besteht nicht nur eine verschiedene Problematik der einzelnen Verkehrsteilnehmer generell, sondern die Gruppenmitglieder der einzelnen Gruppen sind einander typenmäßig gleich und weisen auf Grund gleichaltriger Persönlichkeitsmerkmale eine typische Ähnlichkeit auf. Mit anderen Worten: wir finden in der Motorradgruppe die gleichen Typen wie in der Autofahrergruppe und in der Fußgängergruppe dieselben wie in der Mopedgruppe.

Die verkehrserzieherische Maßnahme hat also zweierlei zu berücksichtigen: einmal den generellen Unterschied, der sich auf Grund der Verkehrsteilnahme ergibt und zum anderen die typenmäßige Gleich-

heit, die eine Aufgliederung nach verschiedenen Typen bedingt. Es muß also auch eine Querschnittsbetrachtung erfolgen, soll eine verkehrserzieherische Maßnahme wirklich Erfolg zeigen. In unserm Falle kann die Querschnittsbetrachtung wegfallen, da es in dieser Beziehung eine homogene Gruppe ist, denn alle fahren ja Moped. Umso wichtiger muß aber hier die Längsschnittbetrachtung erscheinen.

Bei dieser zeigen sich vier verschiedene Typen des jugendlichen Mopedfahrers, wie sie bereits ausführlich charakterisiert wurden. Sollte es nun zu einer echten verkehrserzieherischen Aktion kommen, so müßten solche typenmäßigen Unterschiede berücksichtigt werden. In unserem Falle würden wir also verkehrserzieherisch anders an den Mitfahrer herangehen als beispielsweise an den Technikus und bei dem Benutzer wieder andere Maßnahmen treffen als bei dem Lässig-Rasanten. Während bei dem Mitfahrer sowie bei dem Lässig-Rasanten die mehr ichhafte Einstellung berücksichtigt werden müßte, würde man den Typ des Technikus und den Typ des Benutzers mit sachlichen Argumenten zu fesseln versuchen. Bei allen vier Typen, wie überhaupt in der gesamten Verkehrserziehung, wäre es allerdings vordringlich, das Interesse zu wahren, den betreffenden Zögling anzusprechen.

Den Mitfahrer wird man mehr mit Fragen des sozialen Kontaktes gewinnen können, den Typ des Technikus mit größtmöglicher Aufklärung über technische Zusammenhänge. Bei dem Benutzer werden ganz sachliche und reale Argumente am Platz sein, während der Lässig-Rasante mehr durch Ansprache seiner Begeisterungsfähigkeit zu überzeugen sein wird.

Für so eine Art der Verkehrserziehung ist es allerdings notwendig, zu differenzieren. Der erzieherisch Einwirkende muß entweder psychologisch vorgebildet sein oder aber zumindest ein gutes Einfühlungsvermögen sowie Menschenkenntnis besitzen, um für jeden das richtige Wort zu finden.

Die Schwierigkeit liegt allerdings darin, daß im Rahmen eines Verkehrsunterrichtes eine heterogene Gruppe vorhanden ist, die in der Gesamtheit angesprochen werden will. Umso wichtiger ist deshalb, daß der Verkehrserzieher tatsächlich auch jeden anspricht, d. h. die Einstellung eines jeden zumindest einmal tangiert. Dazu ist es aber unerlässlich, über die psychologischen Voraussetzungen der Gruppe orientiert zu sein und diese zu berücksichtigen.

Als Beispiel für eine solche gezielte Art der Verkehrserziehung kann hier der Versuch der Abteilung Verkehrserziehung beim Polizeipräsidium München in Zusammenarbeit mit der Verkehrswacht gelten, wo individuelles Eingehen auf die Belange des Einzelnen mit weit vorausschauender Planungsarbeit eng verbunden sind.

B. Spezielles

Die vorangehenden verkehrspädagogischen Überlegungen bezogen sich auf die Konsequenzen, die aus den typisierenden Unterschieden jugendlicher Mopedfahrer erwachsen. In dem jetzt folgenden speziellen Teil soll nun versucht werden, in einer Art Zusammenfassung einige Hauptthesen herauszuarbeiten.

1. These

Das Mopedfahren entspricht den Stilgesetzen der Pubertät.

2. These

Das Mopedfahren ist ebenso wie die Pubertät eine Übergangserscheinung, bzw. -lösung.

3. These

Die spezifischen Erscheinungsformen jugendlichen Mopedfahrens sind weitgehend durch Art und Form des Fahrzeuges Moped determiniert.

Aus diesen drei Haupt-Thesen ergibt sich für die Verkehrspädagogik die Notwendigkeit, prophylaktisch vorzugehen. Dieses prophylaktische Vorgehen sollte sich aber nicht so sehr auf die Vorbereitung des Kindes bzw. des Jugendlichen auf das Mopedfahren konzentrieren, sondern vielmehr in dem jugendlichen Mopedfahrer die Rolle des zukünftigen Vollkraftfahrers intendieren. Diesen Weg schreibt hauptsächlich These 2 vor. Dazu einige Erläuterungen:

Wenn das Mopedfahren tatsächlich eine Übergangslösung ist, dann richtet sich das gesamte Streben des Jugendlichen nicht so sehr auf das Mopedfahren selbst als auf das künftige Auto bzw. Motorradfahren. Es wird also (vgl. die Pubertätsmerkmale) immer das Künftige im Gegenwärtigen gesehen und in diesem Zusammenhang wäre also das verkehrserzieherische Eingehen auf das Mopedfahren eigentlich ein Eingehen auf Vergangenes. Erziehung kann sich aber immer nur auf Zukünftiges beziehen, wenn sie lebendige Erziehung bleiben will und ihr Erfolg beschieden sein soll. Verkehrserzieherische Aktionen also, die nicht diesen Entwicklungsaspekt im Phänomen des jugendlichen Mopedfahrers berücksichtigen, werden nutzlos bleiben. Wird der jugendliche Mopedfahrer aber als künftiger Vollkraftfahrer angesprochen, so werden diese erzieherischen Ansätze auch auf Gegenwärtiges rückwirken. Der Vorteil dieser Methode besteht hauptsächlich darin, daß der Jugendliche das Gefühl hat, an-

genommen und in seinen motorischen Ambitionen für voll genommen zu werden.

Wozu soll nun aber der jugendliche Mopedfahrer erzogen werden? Diese Frage, die Voraussetzung jeglicher systematischer Erziehungsarbeit ist, wird im Bereich der Verkehrspädagogik relativ eng begrenzt. Das Ziel der allgemeinen Verkehrserziehung ist es, den Menschen optimal an den Verkehr anzupassen, d. h., einen angepaßten und funktionstüchtigen Verkehrsteilnehmer aus ihm zu machen. Speziell auf den jugendlichen Mopedfahrer bezogen, lautet die Forderung, einen angepaßten und funktionstüchtigen Vollkraftfahrer zu erziehen.

Die Bedeutung der Ansatzmöglichkeiten beim Jugendlichen ist hierbei nicht zu übersehen. Der jugendliche Mopedfahrer kennt die problematischen Situationen, die sich aus einer motorisierten Teilnahme am Straßenverkehr ergeben, aus eigener praktischer Anschauung. Vieles wird allerdings von ihm sicherlich weitgehend unbewußt aufgenommen und gar nicht verarbeitet. (Vgl. hierzu die Ergebnisse des Fragekomplexes: Verhalten im Verkehr). Um so mehr ist es Aufgabe der Verkehrserziehung, hier anzusetzen und diese unbewußten Erlebnisinhalte ins Bewußtsein zu heben und deutlich zu machen. Die Chance, hier auf Entgegenkommen zu stoßen, ist ungleich größer als beispielsweise in der Volksschule. Das Gemeinsame, nämlich das Mopedfahren und die sich hieraus ergebenden Erfahrungen mit ihrer Problematik, fehlt hier. Schon allein aus diesem Grunde ist die Ansatzmöglichkeit verkehrserzieherischer Maßnahmen am jugendlichen Mopedfahrer bedeutsam.

Wo können nun die verkehrserzieherischen Bemühungen im einzelnen ansetzen?

Um diese Frage beantworten zu können, ist es erforderlich, nochmals die wichtigsten Ergebnisse auf ihre Konsequenzen hin zu untersuchen. Bei diesem rückschauenden Überblick können drei Hauptaspekte herausgestellt werden:

1. Der Sozialbezug
2. Die Geschwindigkeit
3. Das Verhältnis zum Fahrzeug

Zu 1.:

Die Tatsache der Bestrebungen jugendlicher Mopedfahrer wie der Jugendlichen überhaupt (vgl. die entwicklungs- und sozialpsychologischen Erkenntnisse), Gruppen zu bilden, geben den Grundansatz für die Verkehrserziehung die hier erstmals einzusetzen wäre (vgl. hierzu: die Bemühungen der Verkehrswacht-München). Im Rahmen

einer solchen Gruppe ist erstmalig die Möglichkeit gegeben, fruchtbare Verkehrserziehung zu treiben, da die Bemühungen der Erwachsenen und die Bestrebungen der Jugendlichen zusammentreffen. Daher wird es, wenn es der Verkehrserziehung wirklich ernst ist mit ihren Aufgaben, was wohl vorausgesetzt werden kann, vordringliche Aufgabe sein, möglichst viele solcher Mopedgruppen zu bilden und darin zu wirken.

Zu 2.:

Im Verlaufe vorliegender Erhebungsarbeit stellte sich heraus, daß der größte Teil der untersuchten jugendlichen Mopedfahrer dazu neigt, die Geschwindigkeit ihres Fahrzeuges durch verschiedene Änderungsmanipulationen zu erhöhen. Die Auswertung ergab, daß es sich hierbei nicht um eine Spielerei handelt, sondern um einen ernst zu nehmenden Versuch, ihre Mopeds in der Geschwindigkeit möglichst einem größeren Fahrzeug anzugleichen. Nun ist diese Tatsache, nämlich der Wunsch, möglichst schnell ohne eigene Kraftanstrengung vorwärts zu kommen, bekannt. Wir kennen diese Erscheinung unter dem Begriff „Rausch der Geschwindigkeit“. Daß von diesem Rausch besonders der Jugendliche ergriffen wird, liegt nahe. Nun sollten aber auch die verkehrspädagogischen Konsequenzen daraus gezogen werden. Es wäre erforderlich, daß dem Jugendlichen der Begriff Geschwindigkeit erklärt wird, daß man ihm die gesamten Konsequenzen vor Augen führt, die ein solch schnelles Fahren mit sich bringt, immer mit dem Ziel, den künftigen Vollkraftfahrer heranzubilden und ihn in sinnvoller Weise an den Verkehr anzupassen. Die Voraussetzung für die Übermittlung dieser Erkenntnis wäre der vorhin angedeutete Weg über die Mopedgruppe.

Zu 3.:

Wenn wir uns nochmals die verschiedenen Arten des Verhältnisses vergegenwärtigen, so ergeben sich von hier aus die Ansatzpunkte: Einmal die Beeinflussung über den emotionalen Kontakt, zum anderen die Beeinflussung über die sachliche Beziehung. Beide Wege haben ihre Berechtigung und beide sind gangbar. Von entscheidender Bedeutung hierbei wäre es allerdings, daß diese verkehrserzieherische Beeinflussung bzw. Prophylaxe adäquat erfolge. Bei mehr emotional abhängigen Jugendlichen über das Medium des Gefühls, bei mehr sachlich orientierten Jugendlichen über das Medium des Verstandes.

ANHANG

Muster A

Interview-Schema

1. Was für eine Marke fahren Sie (Fabrikat)?
2. Sind sie zufrieden damit?
3. Beschreiben Sie Ihr Moped?
4. Wie schnell geht es denn?
5. Wie lange haben Sie es schon?
(Kilometerstand)
Warum haben Sie es sich gekauft?
6. Was für ein Gewicht trägt es?
7. Ist es Ihr Eigentum?
wenn ja, haben Sie es sich selbst gekauft (bar bezahlt), waren die Eltern einverstanden mit dem Kauf, wenn nein, wem gehört es?
8. Verhältnis zu den Eltern bzw. Geschwistern?
9. Geschwisterzahl und Stellung in der Reihe?
10. Beruf des Vaters? (evtl. der Mutter)
11. Wie oft fahren Sie damit?
12. Fahren Sie damit zur Arbeit?
wenn ja, wie weit (Kilometerzahl)
13. Fahren Sie auch in Ihrer Freizeit damit?
14. Hat Ihr Freund ein Moped?
15. Was fährt er für eine Marke?
16. Ist das besser als Ihres?
wenn nein, haben Sie das schon ausprobiert, wenn ja, wie?
17. Haben Sie auch schon mal ein anderes gefahren als Ihres?
18. Bei welcher Gelegenheit?
19. Wenn etwas kaputt ist an Ihrem Moped, was machen Sie dann?
20. Hat Ihr Moped einen Namen?
wenn ja, warum heißt es so?
21. Wo stellen Sie es nachts hin?
22. Gesetzt den Fall, es würde Ihnen gestohlen, welche Nachteile hätte das für Sie?
23. Wer ist Ihnen am liebsten?
 - a) Straßenbahnfahrer
 - b) Autofahrer
 - aa) Autobus
 - bb) LKW
 - cc) PKW
 - dd) Taxi
 - c) Motorradfahrer
 - d) Radfahrer
 - e) Rollerfahrer
 - f) Fußgänger

Beruf:

Alter:

I. Der Anlaß

1. Art des Vergehens
2. Tageszeit
3. Vorhergegangene Situation
4. Ist dieses Vergehen schon öfters verübt worden, ohne daß Sie dabei erwischt wurden?
 - a) ja
 - b) nein
5. Waren Sie allein?
 - a) ja
 - b) nein
6. Hatten Sie ein gutes Gewissen dabei!
 - a) ja
 - b) nein
7. Handelten Sie aus
 - a) Zwang?
 - b) freiwillig?
 - c) böser Absicht?
 - d) gutem Glauben?
8. Ist Ihnen das schon einmal verboten worden?
 - a) ja
 - b) nein
9. Sind Sie von einer anderen Person dazu aufgefordert worden?
 - a) Wenn ja, in welcher Beziehung stehen Sie zu dieser Person?
 - b) Wenn nein, wie sind Sie auf diese Idee gekommen?
10. Glauben Sie, daß Sie mit gutem Gewissen sagen können, daß Sie dies nicht mehr tun werden?
11. Welche Gefühle hatten Sie dem Polizeibeamten gegenüber, der Sie erwischt hat?

II. Das Fahrzeug

1. Welches Fabrikat, Modell, Baujahr fahren Sie?
 - a) ausländisch
 - b) deutsch
 - c) Standardmodell
 - d) Rennmodell
 - e) Luxusausführung
2. Haben Sie an Ihrem Fahrzeug etwas verändert?
 - a) ja
 - b) nein

Wenn ja, Art der Änderung

Gründe:

- aa) Nützlichkeit
- bb) Bequemlichkeit
- cc) Kompensation

- 3. Wie schnell geht es denn?
- 4. Warum haben Sie es sich gekauft?
- 5. Ist es Ihr Eigentum?

III. Moped und Milieu

- 1. Die Erziehungsberechtigten
 - a) leibl. Eltern (Vater — Mutter)
 - b) andere Erziehungspersonen (Vaterstelle — Mutterstelle)
 - c) Beruf des Erziehungsberechtigten.
- 2. Geschwister
 - a) leibliche (ja — nein)
 - aa) ja
 - bb) nein
 - b) Wenn ja, Anzahl, Geschlecht, Alter und Beruf der Geschwister
 - aa) Anzahl
 - bb) Geschlecht
 - cc) Alter
 - dd) Beruf
- 3. Verhältnis zu den Eltern bzw. zu den Erziehungsberechtigten

	Vater	Mutter	andere
--	-------	--------	--------

 - a) gut
 - b) schlecht
 - c) unbestimmt
 - d) Wird das Verhältnis in irgendeiner Form durch das Moped beeinflusst?
 - aa) ja
 - bb) nein
 - cc) Wenn ja, in welcher Form?
- 4. Verhältnis zu den Geschwistern

	Schwestern	Brüder
--	------------	--------

 - a) gut
 - b) schlecht
 - c) unbestimmt
 - d) Wird das Verhältnis zu den Geschwistern in irgendeiner Form durch das Moped beeinflusst?
 - aa) ja
 - bb) nein
 - cc) Wenn ja, in welcher Form?

5. Rolle des Mopeds im Familienraum

Eltern bzw. EB	Geschwister	sonstige Familien- angehörige
-------------------	-------------	-------------------------------------

- a) wird bejaht
- b) wird toleriert
- c) wird abgelehnt

6. Rolle des Mopeds im Raum sonstiger zwischenmenschlicher Beziehungen

Beruf	Schule	Sonstiges
-------	--------	-----------

- a) wirkt kontaktstiftend
- b) wird kontakthemmend
- c) unbestimmt
- d) Warum? (Gründe)?

IV. Die Vor- und Fahrgeschichte

1. Wie lange fahren Sie schon Moped?
2. Fahren Sie gerne?
 - a) Wenn ja, warum?
 - b) Wenn nein, warum nicht?
3. Wie sind Sie auf die Idee gekommen, Moped zu fahren?
4. Wann war das?
5. Konnten Sie schon fahren?
 - a) Wenn ja, wie haben Sie es gelernt?
 - b) Wenn nein, wie haben Sie es gelernt?
6. Können Sie radfahren?
 - a) Wenn ja, seit wann?
7. Wer aus Ihrer näheren Umgebung hat auch ein Moped?
8. Hat Ihr Freund ein Moped?
 - a) Wenn ja, ist das besser als Ihres?
 - aa) Warum
 - b) Wenn nein, warum nicht?
9. Haben Sie das Moped Ihres Freundes schon gefahren?
 - a) wenn ja,
 - aa) einmal
 - bb) öfters
 - cc) bei welcher Gelegenheit?
10. Sind Ihre Eltern (Erziehungsberechtigten) einverstanden, daß Sie das Moped fahren?
 - a) Wenn ja, warum?
 - b) Wenn nein, warum nicht?
11. Hatten Sie schon einmal einen Unfall irgendeiner Art?
 - a) Wenn ja, beschreiben Sie ihn bitte.

12. Wer war schuld?
13. Hatten Sie sonst schon in irgendeiner Beziehung mit der Polizei zu tun?
a) Wenn ja, warum?
14. Haben Sie schon einmal im Krankenhaus gelegen?
a) Wenn ja, warum?
15. Glauben Sie, daß Sie geschickt oder ungeschickt sind?
a) Warum glauben Sie das?
16. Wenn Sie eine Gefahr sehen, bremsen Sie erst im letzten Moment oder schon lange vorher?

V. *Das Fahren*

1. a) Wie oft fahren Sie?
b) Wie oft möchten Sie fahren?
c) Wieviele Kilometer fahren Sie durchschnittlich in der Woche?
aa) dienstlich
bb) privat
2. a) Wo fahren Sie?
b) Wo würden Sie am liebsten fahren?
c) Wo fahren Sie ungern?
3. a) Wann fahren Sie am liebsten?
b) Wann fahren Sie ungern?
c) Bei welchem Wetter fahren Sie am liebsten?
4. Was ziehen Sie auf Ihrem Moped an?
a) Alltagskleidung
b) Sonntagskleidung
c) Besondere Mopedkleidung
5. Fahren Sie lieber in Begleitung oder allein?
a) Warum?
aa) männliche Begleitung
bb) weibliche Begleitung
cc) warum?
6. Haben Sie einen besonderen Fahrstil?
a) Wenn ja, beschreiben Sie ihn bitte.
7. In welcher Haltung fahren Sie?
a) gespannt
b) lässig
c) unbestimmt
8. Fahren Sie lieber leise oder laut?
a) Warum?

9. Was für ein Gefühl haben Sie beim Fahren?
- a) Glücksgefühl
 - b) Kraftgefühl
 - c) Machtgefühl
 - d) Gefühl der Anstrengung
 - e) Gefühl des Ungenügens
 - f) kein Gefühl bzw. unbestimmt

VI. *Das Verhältnis zum Fahrzeug*

1. Hat Ihr Moped einen Namen?
 - a) Wenn ja, was für einen?
 - b) Wie kommen Sie darauf?
2. Putzen Sie Ihr Moped?
 - a) Wenn ja, wie oft?
 - b) Wie?
3. Wenn es kaputt ist, richten Sie es selbst?
 - a) Wenn nein, von wem lassen Sie es richten?
 - b) Warum?
4. Wo stellen Sie es nachts hin?
 - a) Warum?
5. Wenn es Ihnen gestohlen würde, was täte Ihnen dann am meisten leid?
6. Leihen Sie es manchmal her?
 - a) Wem?
 - b) Warum?
 - c) Wenn nein, warum nicht?
7. Haben Sie schon einmal daran herumgebastelt (Motor auseinandergenommen u. ä.)?
 - a) Wenn ja, wie oft?
8. Lesen Sie eine Motorzeitschrift?
9. Unterhalten Sie sich manchmal mit anderen über Ihr Moped?
 - a) Wenn ja, mit wem?
 - b) Warum?
10. Sind Sie zufrieden mit Ihrem Moped?
 - a) Wenn ja, warum?
 - b) Wenn nein, warum nicht?
11. Hätten Sie lieber ein anderes Moped oder hätten Sie lieber ein Motorrad oder ein Auto?
 - a) Warum?
12. Wie lange wollen Sie noch mopedfahren?

13. Was glauben Sie, daß Sie in 10 Jahren fahren werden?
 - a) Auto
 - b) Motorrad
 - c) Moped
 - d) Warum?
14. Wer ist Ihnen am liebsten?
 - a) Autofahrer
 - b) Motorradfahrer
 - c) Rollerfahrer
 - d) Mopedfahrer
 - e) Radfahrer
 - f) Fußgänger
 - g) warum?

Interview-Leitfaden

A Persönliche Daten

1. **Beruf**
2. **Alter**
3. **Geschlecht**

B Das Fahrzeug

1. **Fabrikat**
 - a) ausländisch
 - b) deutsch
 - c) Standard
 - d) Sport
 - e) Renn
 - f) Luxusausführung
2. **Wahlmotiv**
3. **Anschaffungsmotiv**
4. **Eigentum**
 - a) ja
 - b) nein
5. **Besitzdauer**
 - a) gekaufter km-Stand
 - b) jetziger km-Stand
6.
 - a) erstes
 - b) zweites
 - c) drittes
 - d) mehr
 - e) Besitzdauer
 - f) Motiv für Wechsel

7. Umbau

- a) Art der Änderung
- b) Motiv
 - aa) Nützlichkeit
 - bb) Bequemlichkeit
 - cc) Kompensation

8. Geschwindigkeit des Mopeds

- a) jetzige
- b) vor Änderung

9. Zahlungsweise

1. Erziehungsberechtigte

C Moped und Milieu

- a) Art
- b) Beruf

2. Verhältnis zu Erziehungsberechtigten

3. Standpunkt der Erziehungsberechtigten gegenüber Moped

4. Beeinflussung des Verhältnisses durch Moped

5. Geschwister

(Verteilung nach Art, Zahl, Geschlecht, Alter und Beruf)

6. Wohnverhältnisse

1. Mopedclub

D Sozialbezug

- a) ja
- b) nein
- c) Motiv für Mitgliedschaft

2. Lieber in

- a) Begleitung
- b) allein
- c) Motiv

3. Freunde

4. Treffen mit Mopeds

- a) Ort
- b) Zeit
- c) Zahl
- d) Art des Tuns

5. **Mopedrennen**
 - a) Ort
 - b) Zeit
 - c) Motiv
6. **Bevorzugte und abgelehnte Verkehrsteilnehmer (Reihenfolge)**
 - a) Autofahrer
 - b) Motorradfahrer
 - c) Rollerfahrer
 - d) Mopedfahrer
 - e) Radfahrer
 - f) Fußgänger

E Das Fahren

1. **Arbeitsweg**
 - a) ja
 - b) nein
2. **km-Zahl pro Woche**
 - a) dienstlich
 - b) privat
3. **Beliebtheit des Fahrens**
 - a) sehr
 - b) mittel
 - c) wenig
 - d) Motiv
4. **Bevorzugte Fahrorte**
 - a) in der Stadt
 - aa) im Verkehr
 - bb) in stillen Seitenstraßen
 - b) außerhalb der Stadt
 - aa) auf Landstraßen
 - bb) im Gelände
5. **Bekleidung**
 - a) Alltagskleidung
 - b) Sonntagskleidung
 - c) Mopedbekleidung
6. **Fahrstil**
7. **Fahrmotiv**
 - a) Entspannung
 - b) Beruhigung

- c) Anregung und Leistungssteigerung
 - d) Vergnügen
 - e) Ablenkung, Zerstreuung
 - f) weil andere fahren
 - g) weil dadurch freier und ungezwungener
 - h) weil dadurch Gefühl der Sicherheit und Überlegenheit
 - i) um besseren Kontakt mit anderen zu schaffen
- } Kompensationsmotive

8. Arten des Fahrgenusses

- a) Das Gefühl durch kleinsten motorischen Einsatz große Schnelligkeit und Kraft entwickeln zu können (verdrängte Motorik)
- b) Berührungsempfindungen (das Gefühl eine stabile Konstruktion unter den Händen zu haben)
Vibrationsempfindungen
- c) das Balancieren in Verbindung mit Schnelligkeit
- d) Kombination
 - aa) Fahren und sozialer Bezug
 - bb) Fahren und Alkohol

9. Verhalten im Verkehr

- a) eigene Grundsätze
- b) befolgt Verkehrsregeln
- c) ungesteuert

10. durchschnittliche Geschwindigkeit des Fahrers

11. Motivfragen

- A. Würden Sie auch Moped fahren, wenn Sie der Einzige in Ihrer Bekanntschaft mit einem Moped wären?
- a) ja
 - b) nein

B. . . . wenn Sie ein normales Modell fahren müßten, das nicht schneller ginge als 40 km/h?

- a) ja
- b) nein

C. . . . wenn es ganz geräuschlos ginge?

- a) ja
- b) nein

1. **Zufriedenheit**

F Verhältnis zum Fahrzeug

- a) ja
- b) nein
- c) Motiv

A. Hätten Sie lieber **ein anderes Moped?**

- a) ja
- b) nein
- c) Motiv

B. oder lieber

- a) Motorrad
- b) Auto
- c) Motiv

C. **Wie lange** wollen Sie **noch Moped** fahren?

D. **Was** glauben Sie, daß Sie **in 10 Jahren** fahren werden?

- a) Auto
- b) Motorrad
- c) Moped

2. **Name**

- a) ja
- b) nein
- c) Art
- d) Motiv

3. **Verleih**

- a) ja
- b) nein
- c) Motiv für „nein“

4. **Unterbringung** nachts

- a) im Freien
 - aa) zugedeckt
 - bb) freistehend
- b) Schuppen
- c) Keller
- d) Garage

5. **Reinigung**

- a) ja
- b) nein
- c) Art
- d) Häufigkeit

6. **Reparaturen**

- a) ja
- b) nein
- c) Art
- d) Häufigkeit

6. **Reparaturen**

- a) selbst
- b) andere

7. **Motor-Zeitschrift**

- a) ja
- b) nein
- c) Art
- d) Motiv

1. **Unfälle**

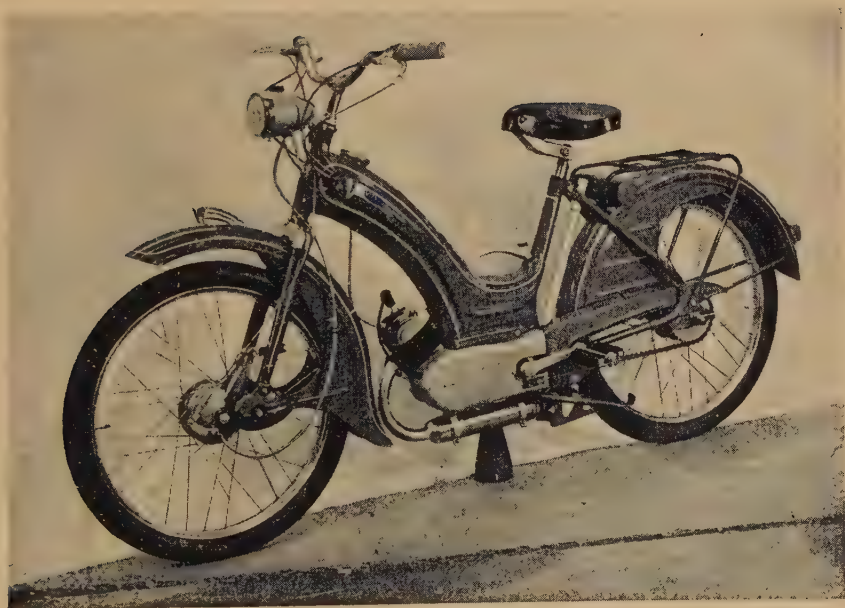
- a) ja
- b) nein
- c) Zahl
- d) Art

G Fahrgeschichte

2. **Verkehrsvergehen**

- a) ja
- b) nein
- c) Zahl
- d) Art

Das Standardmodell



Das Luxusmodell



Das Sport- bzw. Rennmodell



Literaturverzeichnis

- Allport, G. W.: Bemerkungen zu dem gegenwärtigen Stand der Theorie der Motivation in den USA, Psychol. Beitrag I, 1953.
- Barret, E. B.: Motive Force and Motivation Track. A Research in Will Psychology, London 1911.
- Beck, W.: Grundzüge der Sozialpsychologie, München 1953.
- Bericht über den 21. Kongreß der deutschen Gesellschaft für Psychologie, September 1958, Göttingen.
- Bondy, Braden, Cohen, Eyferth: Jugendliche stören die Ordnung. Bericht und Stellungnahme zu den Halbstarkenkrawallen, Bd. I der Schriftenreihe der AGJJ. München Juventa-Verlag 1957.
- Bondy, C.: Pubertät als sozialkulturelles Phänomen; in „Moderne Entwicklungspsychologie“ (Sammelwerk), Berlin 1956.
- Bornemann, E.: Jugendprobleme unserer Zeit. Psychologische Rundschau 4/58.
- Bürger-Prinz, H.: Motiv und Motivation, Hamburg 1950.
- Busemann, A.: Ist die menschliche Jugend wirklich ein bloßer Entwicklungsprozeß; in: Die pädagogischen Gezeiten im Ablauf der menschlichen Jugend. Vorträge des XX. Päd. Ferienkurses der Univ. Freiburg (Schw.) 1956.
- Däumling, A.: Motivation als psychologisches Grundproblem; in: Bericht über den 21. Kongreß der Deutschen Gesellschaft für Psychologie, Bonn 1957.
Praktische Psychologie (Verkehrspsychologie) Vorlesung, gehalten an der Ludwig-Maximilians-Universität München.
Die unbewußte Motivation zwischenmenschlicher Beziehungen und Konflikte Vorlesung, gehalten an der Ludwig-Maximilians-Universität München.
- Freud, S.: Triebe und Tribschicksale. Ges. Schr. V.
- Heymann, K.: Infantilismus. Basel, S. Karger 1955.
- Hofstätter, P. R.: Einführung in die Sozialpsychologie, Stuttgart-Wien 1954.
- Holzappel, M.: Triebbedingte Ruhezustände als Ziel von Appetenzhandlungen. Die Naturwiss. 28. Jg., H. 18, 1940.
- Huth, A.: Pubertätsschwierigkeiten. Schule und Jugend, 13/16/1953. Jugendliche in der Berufsbewährung, Schriftenreihe aus dem Gebiete des öffentlichen Gesundheitswesens, Stuttgart 1958.

- Jung, C. G.: Die Beziehungen zwischen dem Ich und dem Unbewußten. 4. Aufl., Zürich 1945.
- Kaiser, G.: Zur Ätiologie der sogen. Halbstarken. Unsere Jugend 3/59.
- Keilhacker, M.: Sinnvolle Freizeit. Bl. f. Lehrerfortbildung, Januar 1955.
- Keller, W.: Psychologie und Philosophie des Wollens. München-Basel 1954.
- König, R.: Materialien einer Soziologie der Familie. Bern 1946.
Das Interview. Formen, Technik, Auswertung. Praktische Sozialforschung I, Köln 1957.
- Crech, D., Crutchfield, R. S.: Theory and Problems of Social Psychology, N. Y. 1948.
- Kroh, O.: Phasen und Typen. Zs. päd. Psychol. 40, 1939.
- Lejeune, W.: Die Bedeutung des „Minderheiten-Problems“ für die Verkehrssicherheit. Zentralblatt für Verkehrs-Medizin, Verkehrs-Psychol. und angrenzende Gebiete, 3. Jg., Heft 2, Mai 1957.
Der Mensch im Verkehr. Zentralblatt für Verkehrs-Medizin, Verkehrs-Psychol. und angrenzende Gebiete, 1. Jg., Heft 1, Okt. 1955.
- Lersch, Ph.: Aufbau der Person. 6. Aufl., München 1954.
Der Mensch in der Gegenwart. 2. Aufl., München-Basel 1955.
Entwicklungspsychologie. Skriptum d. Studentenwerks München 1950.
- McDeugall, W.: Aufbaukräfte der Seele. 2. Aufl., Stuttgart 1947.
- Mierke, K.: Wille und Leistung. Göttingen 1955.
- Moers, M.: Zur Frage nach der Mehrdeutigkeit des Motivs als Faktor der Willensbehandlung. Wiener Archiv f. Psychol. Psychiatrie und Neurol. III, 1953.
- Muchow, H. H.: Flegeljahre, Ravensburg 1950.
Jugendliche stören die Ordnung. Unsere Jugend 9/57.
- Müller: Führt die frühere körperliche Reife zu einem Hinausschieben der sittlichen und geistigen Reife? Allgem. Dt. Lehrerkorrespondenz 6/54.
- Munsch, G.: Fahrtauglichkeitsbegutachtungen. Zentralbl. f. Verkehrsmedizin, Verkehrs-Psychol. und angrenzende Gebiete, 1. Jg., Heft 1, Oktober 1955.
Die Besonderheit der psychophysischen Funktionsbedingungen beim Kraftfahren. So-dr. aus „Technische Überwachung“, Zeitschr. d. TÜV München, 3/58.
Jahresberichte der Psychologisch-medizinischen Untersuchungsstelle des Technischen Überwachungsvereins, München e. V.
- Pfänder, A.: Motive und Motivation. 2. Aufl., Leipzig 1930.

- Reiwald, P.: Die Gesellschaft und ihre Verbrecher. Zürich 1948.
- Remplein, H.: Entwicklungsstufen und Entwicklungsschichten, München 1948.
- Scheuch, E. K.: Die Anwendung von Auswahlverfahren bei Repräsentativ-Befragungen. Diss. Köln 1956.
- Schmeing, K.: Der Sinn der Reifungsstufen. 2. Aufl. Leipzig 1950.
- Schneider, E.: Psychologie der Jugendzeit. 2. Aufl., München 1952.
- Spranger, E.: Psychologie des Jugendalters. 19. Aufl., Heidelberg 1949.
- Störting, G., Löwnau, H. W.: Zur Problematik der Jugend in der Gegenwart. Praxis der Kinderpsychologie 1/58.
- Strehle, H.: Analyse des Gebarens. Berlin 1937.
- Toman, W.: Dynamik der Motive. Frankfurt-Wien 1954.
- Tumlirz, O.: Die Reifejahre. 2. Aufl., Leipzig 1927.
- Wellek: Exploration und ganzheitliches Verfahren. Psycholog. Rundschau 1/58.
- Werner, H.: Einführung in die Entwicklungspsychologie. 2. Aufl., Leipzig 1933.
- Winkler, H.: Persönliches und Unpersönliches im Straßenverkehr. Schweizer. Automobil-Revue, 1. Jg., Bern 1955.
Zur Psychologie des Verkehrs. Psychol. Rundschau, Bd. VI/4, 1955.

Lebenslauf

Am 29. 11. 1927 wurde ich als Sohn katholischer Eltern in Prag geboren. Meine Kindheit verlebte ich im Elternhaus. Nach dem Besuch einer deutschen Volksschule in Prag X, trat ich in die deutsche Oberschule in Prag XIX ein, welche ich bis zu meiner Einberufung als Luftwaffenhelfer im Jahre 1943 besuchte. Von 1943 bis 1944 war ich Luftwaffenhelfer. Anschließend wurde ich Reichsarbeitsdienstmann und danach Soldat.

Kriegsdienst leistete ich vom 15. Januar 1945 bis Mai 1945. Im Zuge der deutschen Kapitulation geriet ich in tschechische Kriegsgefangenschaft, in der ich bis Juli 1946 war. Im August 1946 wurde ich mit meinen internierten Eltern nach Deutschland, und zwar in die Ostzone ausgesiedelt. Wir kamen nach Zeitz (Sachsen-Anhalt). Hier absolvierte ich nach zwei Jahren die deutsche Oberschule und legte am 14. Juli 1948 das Abitur ab. Anschließend wandte ich mich in die Westzone, um dort zu studieren.

Aus verschiedenen Gründen arbeitete ich zunächst jedoch als Büro-Hilfskraft und dann als Erziehungspraktikant in verschiedenen Heimen. Nach einem einjährigen Vorpraktikum, welches sich in je einem halben Jahr Praktikum in dem Landeserziehungsheim Schloß Ardeck (Fürsorgeerziehung) und dem Stadtjugendamt Essen, aufteilte, absolvierte ich 4 Semester an der Jugendwohlfahrtsschule (jetzt: Sozial-pädagogisches Seminar), Dortmund bei Prof. Dr. Siegmund-Schultze. Während dieser theoretischen Ausbildung leistete ich zwei Praktika ab. Das eine in der Sozialabteilung des Hüttenwerkes der Eisen- und Stahlindustrie „Westfalenhütte“ in Dortmund und das andere am Arbeitsamt Hannover. Außerdem hatte ich Gelegenheit, an einer dreiwöchigen Studienfahrt durch die Schweiz teilzunehmen. Dieses Fachstudium schloß ich mit dem Staatsexamen ab und praktizierte dann je ein halbes Jahr in einem Bergelehrlingsheim und in der Bewährungshilfe Stuttgart.

Nach Erhalt der staatlichen Anerkennung, die ich nach einjähriger praktischer Tätigkeit als Wohlfahrtspfleger bekam, immatrikulierte

ich an der Universität München. Als Hauptfach wählte ich Psychologie, als Nebenfächer Philosophie und Anthropologie. Daneben hörte ich Vorlesungen in Soziologie, Literaturgeschichte und Psychopathologie.

In der ersten Zeit meines Studiums arbeitete ich im Deutschen Jugendarchiv München e. V. als Sachbearbeiter. Am 24. 4. 1954 ging ich mit Franziska Darchinger die Ehe ein.

Nach dem 5. Semester legte ich die Diplomvorprüfung ab und praktizierte anschließend in der Eignungsphysiologischen Untersuchungsstelle der Bundesbahn bei Dr. Henkel. Mein zweites psychologisches Praktikum leistete ich am Arbeitsamt bei Dr. Fröhlich ab.

Die Diplom-Prüfung absolvierte ich nach dem 8. Semester. Meine Dissertation entstand unter der Leitung von Herrn Universitätsprofessor Dr. Adolf Däumling (damals Privatdozent).

Bei folgenden Dozenten habe ich im Laufe meines Studiums Vorlesungen gehört oder Übungen besucht: Borchardt, Britzelmayr, Däumling, Dempf, Dolch, Fischel, Guardini, Hederer, Heinelt, Huth, Keilhacker, Kolle, Kutscher, Leist, Lersch, Lückert, Lukaszcyk, Luxenburger, Mikorey, Pichottka, Saller, Schilling, Seifert, Schneider, Stippel, Stürmann, von Varga, Vetter, Wagner, Wenzl, Wünsche, Zeise, Zellinger.

Seit März 1957 bin ich als psychologischer Sachverständiger bei der Psychologisch-medizinischen Untersuchungsstelle des Technischen Überwachungsvereins München e. V., tätig. Kurz nach meiner Einstellung begann ich mit den Arbeiten an dieser Dissertation. Beendet wurde diese im November 1958. Im Frühjahr 1959 wurde ich zum Dr. phil. promoviert.

Inhaltsübersicht

Seite

VORWORT	3
DIE FRAGESTELLUNG	5
I. DAS UNTERSUCHUNGSVERFAHREN	6
A. <i>Das methodische Vorgehen</i>	6
B. <i>Interpretation des Interview-Leitfadens</i>	8
C. <i>Der untersuchte Personenkreis</i>	12
II. DAS MOPED	14
A. <i>Allgemeines</i>	14
1. <i>Historischer Überblick</i>	14
2. <i>Gründe für die Entstehung des Mopeds</i>	14
B. <i>Amtliche Definition, gesetzliche Bestimmungen</i>	15
C. <i>Die Fabrikate und ihre Ausführungsart</i>	16
1. <i>Die Fabrikate-Vielfalt</i>	16
2. <i>Die Grundtypen</i>	18
D. <i>Die Merkmale des Mopeds und ihre psychologische Bedeutung</i>	19
1. <i>Allgemeines</i>	19
2. <i>Merkmale der Grundtypen</i>	20
a) <i>Die Merkmale des Standardmodells</i>	20
b) <i>Die Merkmale des Luxusmodells</i>	20
c) <i>Die Merkmale des Sport- und Rennmodells</i>	21
III. DER JUGENDLICHE IM STRASSENVERKEHR	22
A. <i>Der entwicklungspsychologische Aspekt</i>	22
1. <i>Pubertät und Mopedfahren</i>	22
a) <i>Unausgeglichenheit — perfektionierte Freizeit</i>	22
b) <i>Mopedfahren und Entwicklung</i>	23
2. <i>Der zukünftige Vollkraftfahrer</i>	23

B. Der wirtschaftspsychologische Aspekt	24
1. Das Jugendfahrzeug?	24
2. Jugendlichkeit und Bedürfnisweckung	24
IV. DER JUGENDLICHE ALS FAHRZEUGBESITZER	25
A. Der Mopedkauf	25
1. Das Wahlmotiv	25
a) Die suggestionsbezogene Motivation (Motiv-Suggestion)	25
b) Die objektbezogene Motivation (Motiv-Freiheit)	25
c) Die situative Motivation (Motiv-Gebundenheit)	25
2. Das Anschaffungsmotiv	27
a) Einzelmotive	27
b) Motivbündel	27
B. Die Finanzierung	28
C. Der Wechsel	29
D. Die Änderung	29
V. DER JUGENDLICHE ALS FAHRZEUGBENÜTZER	37
A. Das Mopedfahren	37
1. Bevorzugte Fahrorte	39
2. Bekleidung	39
3. Fahrstil	40
a) Der Extrem-Stil	40
aa) Der Rennfahrerstil	40
bb) Der Bequemlichkeitsstil	41
b) Der gemäßigte Stil	41
4. Das Fahrmotiv	42
5. Arten des Fahrgenusses	44
6. Verhalten im Verkehr	45
B. Der soziale Bezug des jugendlichen Mopedfahrers	47
1. Die familiäre Situation	47

a) Die Erziehungsberechtigten	47
aa) Art und Beruf	47
bb) Verhältnis zu dem jugendlichen Moped- fahrer	49
b) Geschwister	50
c) Wohnverhältnisse	51
2. Mopedgruppen	51
a) offiziell	51
b) inoffiziell	53
3. Der jugendliche Mopedfahrer und die anderen Verkehrsteilnehmer	56
C. <i>Das Verhältnis zum Fahrzeug</i>	58
1. Die Arten des Verhältnisses	58
a) Der objektzentrische Kontakt	59
b) Der subjektzentrische Kontakt	59
2. Die Konsequenzen des Verhältnisses	60
VI. TYPEN DES JUGENDLICHEN MOPEDFAHRERS	63
A. <i>Der „Mitfahrer“</i>	63
B. <i>Der „Benützer“</i>	64
C. <i>Der „Technikus“</i>	64
D. <i>Der „Lässig-Rasante“</i>	64
VII. VERKEHRSPÄDAGOGISCHE ÜBERLEGUNGEN	65
A. <i>Allgemeines</i>	65
B. <i>Spezielles</i>	68
ANHANG	71
A. <i>Muster der Interview-Leitfäden</i>	71
B. <i>Fotografien der Grundtypen</i>	83
LITERATURVERZEICHNIS	86
TABELLENVERZEICHNIS	94
	93

Tabellenverzeichnis

	Seite
Tab. I: Altersgruppierung	12
Tab. II: Verteilung nach Berufsgruppen	13
Tab. III: Verteilung der Fabrikate nach Modellen und Baujahren	17
Tab. IV: Verteilung der Grundtypen bei deutschen und ausländischen Fabrikaten	18
Tab. V: Verteilung nach Fabrikat und Grundtyp	18
Tab. VI: Wahlmotivgruppen und Motivbündel	26
Tab. VII: Besitzdauer und gefahrene Kilometer, diffe- renziert nach neuen und gebrauchten Fahr- zeugen	28
Tab. VIII: durchschnittliche und Fahrkilometer	28
Tab. IX: Übersicht über die Art des in-Besitzkommens	28
Tab. X: Hauptmotive für Wechsel in Rangordnung	29
Tab. XI: Arten der Änderung	30
Tab. XII: Arten der Änderung und Altersverteilung	33
Tab. XIII: Geschwindigkeitsänderung	34
Tab. XIV: Anzahl der dienstlich und privat gefahrenen Kilometer	38
Tab. XV: Bekleidung	40
Tab. XVI: Die Genußarten	44
Tab. XVII: Verhalten im Verkehr	46
Tab. XVIII: Art der Erziehungsberechtigten	48
Tab. XIX: Beruf der Erziehungsberechtigten	49
Tab. XX: Wohnverhältnisse	51
Tab. XXI: Bevorzugte Tageszeit	54
Tab. XXII: Orte, an denen Mopedrennen durchgeführt werden	55
Tab. XXIII: Zeit der Treffen	55
Tab. XXIV: Die Stellung zu anderen Verkehrsteilnehmern	56
Tab. XXV: Fahrzeuge, die in 10 Jahren gefahren werden	60

